Voir p. 31

LE PERCEMENT DU SIMPLON

ET

LA QUESTION

DES

Voies Françaises d'accès

PAR

LOUIS LAFFITTE

CHARGÉ DE MISSIONS

Extrait du BULLETIN DE LA MUTUELLE-TRANSPORTS

(Décembre 1902)

PARIS

IMPRIMERIE ÉDOUARD DURUY

22, RUE DUSSOUBS, 22

—

1903

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
265

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LE PERCEMENT DU SIMPLON

ET

LA QUESTION

DES

Voies Françaises d'accès

On annonçait dernièrement que les entrepreneurs du percement du Simplon demandaient à prolonger de quatorze mois le délai qui nous sépare de la date fixée, tout d'abord, pour l'ouverture du tunnel. Une revue économique, commentant cette nouvelle, ajoutait : « C'est un délai de quelques mois laissé à la France pour l'organisation d'une défense dont la nécessité s'impose (1). »

A voir la place que, dans ces derniers temps, le chemin de fer du Simplon a prise, soit dans l'opinion, soit dans les préoccupations du Gouvernement ou celles des corps constitués (2) : Conseils généraux, Chambres de Commerce, etc., il semble bien, en effet, que la question soit grave et précieux le délai inattendu dont nous avons, par ricochet, le bénéfice.

Si donc l'on est résolu à donner, une bonne fois, au problème toute l'ampleur qu'il mérite, il importe d'en préciser les termes.

*
* *

Depuis que le Parlement français a refusé de concourir au percement du Simplon, il n'y a plus chez nous, semble-t-il, de question du Simplon. Cette question s'était posée au moment où le vote par l'Allemagne du Nord d'une subvention pour le percement du Gothard montra quelle menace pesait désormais sur les relations commerciales et politiques de la France avec le monde méditerranéen.

Bien qu'on lui donnât, en général, les dehors d'un problème économique,

(1) *Réforme économique* du 9 novembre 1902.

(2) Voir l'enquête ouverte à ce sujet par le Ministère du Commerce et les résultats qu'elle a donnés dans le *Moniteur officiel du Commerce* du 30 octobre 1902.

Actuellement 87 Chambres de Commerce françaises et 40 Conseils généraux ont formulé des vœux ou exprimé des avis favorables à la création de la voie de Lons-le-Saulnier à Genève, dite de La Faucille ; ce sont les Chambres de Commerce de : Beaune, Auxerre, Besançon, Boulogne-sur-Mer, Douai, Épinal, Cambrai, Limoges, Nantes, Saint-Brieuc, Cholet, Bourges, Dieppe, Moulins, Saint-Malo, Amiens, Troyes, Cherbourg, Valenciennes, Saumur, Blois, Belfort, Lons-le-Saulnier, Châteauroux, Angers, Calais, Saint-Nazaire, Nice, Chartres, Poitiers, Tours, Rennes, Montluçon, Le Mans, Reims, Guéret, Dunkerque, La Rochelle, Châlons-sur-Marne, Saint-Quentin, Meaux, Alençon, Rouen, Tourcoing, Londres (française), Roubaix, Saint-Omer, Laval, Rochefort, Tarbes, Granville, Sens, Le Puy, Beauvais, Montauban, Honfleur, Nevers,

la question du Gothard avait une importance politique exceptionnelle. Les discours prononcés au Reichstag, en mai 1870, révélèrent à ceux qui les ignoraient encore les ambitions nouvelles d'une Allemagne désireuse d'établir sa puissance et de reconstituer son unité par le pacifique labeur des conquêtes économiques, autant que « par le fer et le feu », par le rayonnement de son influence commerciale autant que par des victoires militaires.

Dans la séance du Reichstag, du 24 mai 1870, le ministre d'État Delbruk affirmait hardiment ces prétentions. Le moment semble venu de les rappeler : « Lorsqu'on vint prier instamment le chancelier de notre Confédération de seconder l'entreprise, au moins en choisissant, parmi les différents projets, la ligne la plus favorable aux intérêts de l'Allemagne, on ne mit pas davantage en doute que le Saint-Gothard, eu égard aux intérêts à satisfaire, était le chemin que l'on devait préférer... On se prononça donc en ce sens, et cette manifestation simultanée de l'Allemagne et de l'Italie a eu comme conséquence d'engager la Suisse à regarder le chemin du Saint-Gothard comme celui qu'elle devait soutenir de tous ses efforts. Votre consentement doit donc assurer, dès maintenant, la réussite d'une œuvre qui, outre sa signification et son importance commerciale, a surtout une importance politique basée sur les rapports qui unissent l'Allemagne à la Suisse et à l'Italie. » Les déclarations de M. de Sybel confirmèrent celles du ministre d'État. Rappelant les débats de l'année précédente, il ajoutait : « L'appui que vous avez prêté à mon interpellation prouvait qu'il ne s'agissait pas, dans votre conviction, d'un projet de chemin de fer ordinaire, mais d'une entreprise d'une signification internationale de la plus haute portée et certainement d'une suprématie commerciale et politique si l'Allemagne se lie au delà de ses frontières avec la Suisse et l'Italie... Personne de vous, Messieurs, ne voudra blâmer la hardiesse qui, pour la première fois depuis 1866, depuis un siècle même, inspire l'Allemagne et l'engage dans une entreprise aussi grandiose, exécutée au delà de ses frontières... Tendons au peuple italien, pour lequel nous sommes animés de tant de sympathies historiques, notre main de fer sur les montagnes de la Suisse libre et neutre.... » Le 25 mai, nouveau discours du ministre d'État. Le ministre demande aux députés de voter purement et simplement le projet, dans l'intérêt, non pas de « l'entreprise du Saint-Gothard, mais dans l'intérêt d'un chemin de fer des Alpes qui, venant par la Suisse, unira l'Allemagne à l'Italie. » C'est le chancelier de la Confédération, comte de Bismark, qui

---

Aubenas, Elbeuf, Brest, Dijon, Lille, Perpignan, La Lozère, Angoulême, Bergerac, Castres, Évreux, Cognac, Toulouse, Fougères, Auch, Quimper, Cahors, Charleville, Milan, Grenoble. Tulle, Bar-le-Duc, Nîmes, Nancy, Avesnes, Agen, Roanne, La Roche-sur-Yon, Péronne, Versailles.

Conseils généraux : Aisne, Cantal, Eure, Ille-et-Vilaine, Lot-et-Garonnne, Maine-et-Loire, Mayenne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Pas-de-Calais, Puy-de-Dôme, Hautes-Pyrénées, Yonne, Cher, Manche, Vosges, Aube, Indre-et-Loire, Jura, Haute-Marne, Morbihan, Sarthe, Seine-Inférieure, Aube, Calvados, Côtes-du-Nord, Gers, Indre, Loir-et-Cher, Loire-Inférieure, Nièvre, Vienne, Côte-d'Or, Nord, Seine-et-Marne, Deux-Sèvres, Somme, Doubs, Marne, Rhône.

(2) A Messieurs les Députés de l'Assemblée nationale. — Les voies ferrées des Alpes dans l'avenir de l'Europe et notamment pour la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. I. Considérations sommaires au sujet de notes diplomatiques des 16, 17, 20, 24 et 27 janvier, publiées par les journaux suisses et relatives à la voie ferrée du Simplon. Paris, 1873, p. 25.

porta le dernier coup aux hésitations de l'Assemblée : « Messieurs, les gouvernements de la Confédération du Nord doivent être profondément convaincus que des nécessités politiques exigent la création d'une route directe reliant l'Allemagne à l'Italie, d'une route qui ne dépende que d'un pays neutre comme la Suisse, et ne soit pas entre les mains d'une grande puissance... « Il a fallu de graves circonstances mûrement pesées, pour amener des gouvernements au désir inaccoutumé, je pourrais même dire sans précédent, d'engager des gouvernements voisins à proposer une demande de fonds aussi considérables pour subventionner une ligne de chemin de fer située, non seulement au dehors de la Confédération du Nord, mais encore en dehors de l'Allemagne. Les considérations qui ont décidé les gouvernements à cette démarche inusitée sont, je le crois du moins, tellement évidentes, elles ont été si bien examinées, elles sont en partie de nature tellement délicate, que je vous prie, encore une fois, de me dispenser de les énumérer publiquement... Un examen des avantages que le Saint-Gothard présente sur le Splügen ou le Splügen sur le Saint-Gothard, ne peut, à mon avis, être pris en considération eu égard à l'intérêt que l'Allemagne, et surtout l'Allemagne du Nord, a dans cette affaire. Pour nous, le principal est d'avoir une communication presque directe avec l'Italie, qui est notre amie et qui, je l'espère, l'est pour longtemps. »

Le projet de loi pour la subvention au chemin de fer du Gothard obtint presque l'unanimité des voix (1).

Cette décision était, à n'en pas douter, une défaite pour la France. Parmi les nombreux tracés qui virent le jour au courant des débats relatifs à la percée des Alpes, le tracé d'une voie par le Simplon se recommandait à l'attention de notre Gouvernement. Au dire de certains ingénieurs, il offrait l'avantage de satisfaire, « mieux que le Gothard les intérêts du nord-ouest de l'Europe ». « Si, dans les conjectures actuelles, disaiten 1869 M. de Stockalper, la priorité semble assurée au Saint-Gothard, que les partisans du Simplon se rassurent, car la nature a marqué ce passage par des dispositions exceptionnelles qui permettent d'y supprimer les Alpes, tandis qu'elles seront conservées à moitié au Mont-Cenis et au Saint-Gothard (2) ».

Depuis 1853, des capitalistes français s'efforçaient de réaliser la jonction du lac Léman au lac Majeur par une voie ferrée. Mais, en 1865, la première Compagnie du Simplon, à bout de ressources, fut mise en faillite. Une seconde Compagnie la remplaça, en 1867, qui devait avoir le même sort. La France fut sur le point de lui venir en aide.

Les déclarations faites au Reichstag visaient sa primauté économique et politique. On y répondit en proposant le percement du Simplon. Le 21 juin 1870, le Corps législatif était saisi, par un certain nombre de députés, d'une proposition de loi tendant à accorder au Gouvernement

---

(1) Les subventions accordées par l'Allemagne à l'entreprise du Gothard s'élèvent à 40 millions de francs, celles de l'Italie à 48 millions, celles de la Confédération helvétique à 31 millions. En tout 119 millions de subventions. Les documents italiens portent à 58 millions la contribution de l'Italie (voir plus bas, p. 12).

(2) *Les Avantages du Simplon sous le rapport de la Construction et de l'Exploitation d'un Chemin de fer*, par de Stockalper, ingénieur. Lausanne, 1869, p. 6.

un crédit annuel pour la traversée du Simplon. « L'ouverture du canal maritime de Suez, disait l'exposé des motifs, a profondément modifié les conditions du transit entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Chaque nation du continent européen a le plus haut intérêt à attirer sur son territoire la plus grande part du mouvement commercial qui doit en résulter. La Prusse l'a bien compris : aussi a-t-elle provoqué le percement des Alpes au Saint-Gothard, s'unissant à la Suisse, à l'Italie, au Wurtemberg, à Bade et à la Bavière, pour la création d'une voie ferrée destinée à relier les territoires allemands avec Trieste et Brindisi, ports appelés à devenir, avant peu d'années, les points de passage obligés entre l'Europe et l'Orient. Le Gouvernement français doit-il renoncer aux avantages que produit la communication directe des ports de la Manche à ceux de l'Adriatique? Peut-il hésiter à suivre l'exemple qui lui est donné, ne pas engager résolument la lutte sur le terrain pacifique et fécond où elle est portée et ne pas conserver à la France sa part légitime dans cet immense courant économique? Pour sauvegarder ces intérêts, il suffit de relier les lignes italiennes et les lignes françaises par le percement du Simplon et d'ouvrir au commerce du monde la ligne la plus courte et la plus directe entre le sud de l'Italie et Londres comme point extrême. »

Les événements de 1870-71 survinrent. Ils ne firent pas oublier le Simplon. Dès 1873, un groupe de députés, au nombre desquels Léon Gambetta, déclare que les motifs invoqués en faveur du Simplon « ont certainement conservé toute leur valeur », et même « que cette valeur s'est accrue de l'intérêt qu'a la France à rechercher, plus que jamais, après ses malheurs, des compensations dans une influence plus grande sur les questions économiques d'un intérêt général, et notamment sur la direction du grand courant commercial européen (1). »

En conséquence, on demandait à l'Assemblée nationale de voter un crédit annuel de 4 millions pendant douze années, à partir de 1875, pour la percée du Simplon. Sur le rapport de M. Cézanne, lu dans la séance du 28 mai 1874, cette proposition fut rejetée. En 1880 et 1881, nouvelle proposition sous forme d'un projet de loi tendant à réserver pour le tunnel du Simplon 5 millions par an pendant dix ans. Nouveau rejet. La Chambre déclara que l'entreprise n'était pas favorable aux intérêts français et invita le Gouvernement à faire étudier, dans le plus bref délai, une nouvelle ligne internationale à travers les Alpes et spécialement par le Mont-Blanc. Le fait que le souterrain était situé hors de notre territoire, les inconvénients d'ordre militaire qui en pourraient résulter, la crainte de voir le trafic en provenance ou à destination de la Suisse détourné sur Gênes au détriment de Marseille, avaient déterminé cette décision, mais on eut bientôt d'autres soucis que la traversée des Alpes, et la France se désintéressa, désormais, de la question du Simplon.

***

Il était nécessaire de rappeler les faits qui précèdent. Nous ne devons pas oublier quelles considérations politiques influèrent sur le choix de la

(1) *Journal officiel*, séance du 5 avril 1873, p. 375.

voie du Gothard. Il fallait dire aussi que, si le Parlement français fut de bonne foi en détournant nos capitaux de l'entreprise nouvelle, il ne sut pas considérer le problème dans toute son ampleur ni voir que la question des voies françaises d'accès au nouveau tunnel devait être, pour nous, la question capitale. Que l'on ait eu raison de ne pas engager la France dans l'entreprise du Simplon, cela ne semble pas douteux, à première vue, puisque le nouveau tunnel sera achevé d'ici peu sans que nos finances aient aidé à le construire. Nous laissons de côté la question de savoir si le droit d'intervenir dans la combinaison des tarifs, dans le contrôle et l'administration de la voie nouvelle ne valait pas un sacrifice financier. Mais il fallait craindre précisément que la voie du Simplon fût créée sans nous, c'est-à-dire contre nous. Le projet de voie par le Mont-Blanc tournait la difficulté sans la résoudre. A la voie de pénétration venant du Sud, il était nécessaire d'opposer une voie française de pénétration atteignant la frontière franco-suisse au point le plus convenable pour la dispersion de nos produits et l'extension de notre influence. Cette voie nous eût permis de bénéficier des travaux faits hors de notre territoire et de transformer la voie du Simplon en une route de transit international, au lieu de lui laisser le rôle, dangereux pour notre commerce, de voie d'alimentation et d'évacuation de la Suisse occidentale. Quelques-uns cependant entrevirent que le percement du tunnel n'aplanissait pas tous les obstacles.

La voie nouvelle, on devait le remarquer, ne trouve pas devant elle des vallées qui la prolongent comme les vallées de la Reuss et du Rhin prolongent la voie du Gothard. Elle aboutit au sillon perpendiculaire du Rhône. Au delà, vers l'ouest, sont les montagnes du Jura qui l'isolent des vallées conduisant aux ports de l'Atlantique et de la Manche, comme les Alpes bernoises la séparent, au nord, des routes qui mènent aux ports du Rhin. M. Cézanne, dans le rapport qu'il présenta à l'Assemblée nationale, ne manqua pas de tirer argument de conditions géographiques aussi défavorables. « Le Simplon, observait-il, paraît d'abord offrir un avantage décidé, puique le tunnel serait de 503 mètres plus bas que celui du Mont-Cenis et 369 mètres plus bas que celui du Saint-Gothard. Malheureusement, cet avantage est en grande partie compensé par l'obligation de traverser le Jura. Le Jura est un obstacle considérable ; il est probable qu'on ne pourra le franchir qu'avec des rampes de 20 ou de 25 millimètres ; la voie du Simplon présenterait même cette singularité que, de Paris à Milan, le point culminant ne serait pas dans les Alpes, mais dans le Jura où l'on ne pourra probablement pas éviter l'altitude de 1,000 mètres (1). »

Ces remarques étaient justes mais incomplètes. C'était le lieu et le moment de montrer que l'Oberland est la réplique du Jura et que, de ces deux obstacles, le plus aisé à franchir est le second. L'avantage d'une voie Jura-Simplon sur toute autre voie concurrente fût ainsi clairement apparu.

Lorsque la question du Simplon se posa de nouveau, en 1881, les partisans du projet avouèrent que l'obstacle du Jura était formidable. Ils admirent comme complément de l'ouverture du tunnel l'amélioration de la ligne

(1) *Journal officiel*, 19 juin 1874, p. 4151.

de Mouchard à Pontarlier et de Pontarlier à Vallorbe et Cossonay. Les dépenses exigées par ces travaux étaient évaluées à 50 millions. De leur côté, les partisans de la voie du Mont-Blanc reconnaissaient la nécessité de faciliter et d'abréger l'arrivée au tunnel du Mont-Blanc. Ils préconisaient la construction d'une ligne de Dijon à Genève par Lons-le-Saulnier, Nantua et Bellegarde. L'ouverture de cette ligne aurait pour résultats, disait le rapport de M. Bossard, « de reporter à l'est les limites des zones commerciales du Mont-Blanc et du Gothard, d'abréger le parcours de Paris à Milan et de relier directement à la capitale de la France Genève et le chef-lieu du département du Jura (1). »

Ainsi, la question des voies d'accès n'était encore, à ce moment, qu'une question secondaire. Mais si l'on reconnaissait que la véritable difficulté était dans la percée du Jura et non pas dans celle des Alpes, n'est-il pas surprenant que l'on n'ait pas songé à reporter sur le Jura l'effort financier que l'on eût peut-être fait en faveur du Simplon si le Jura n'avait pas existé? Des raisons d'ordre économique et politique auraient, nous le verrons, justifié cet effort. Le seul examen de la carte devait, en tout cas, le conseiller.

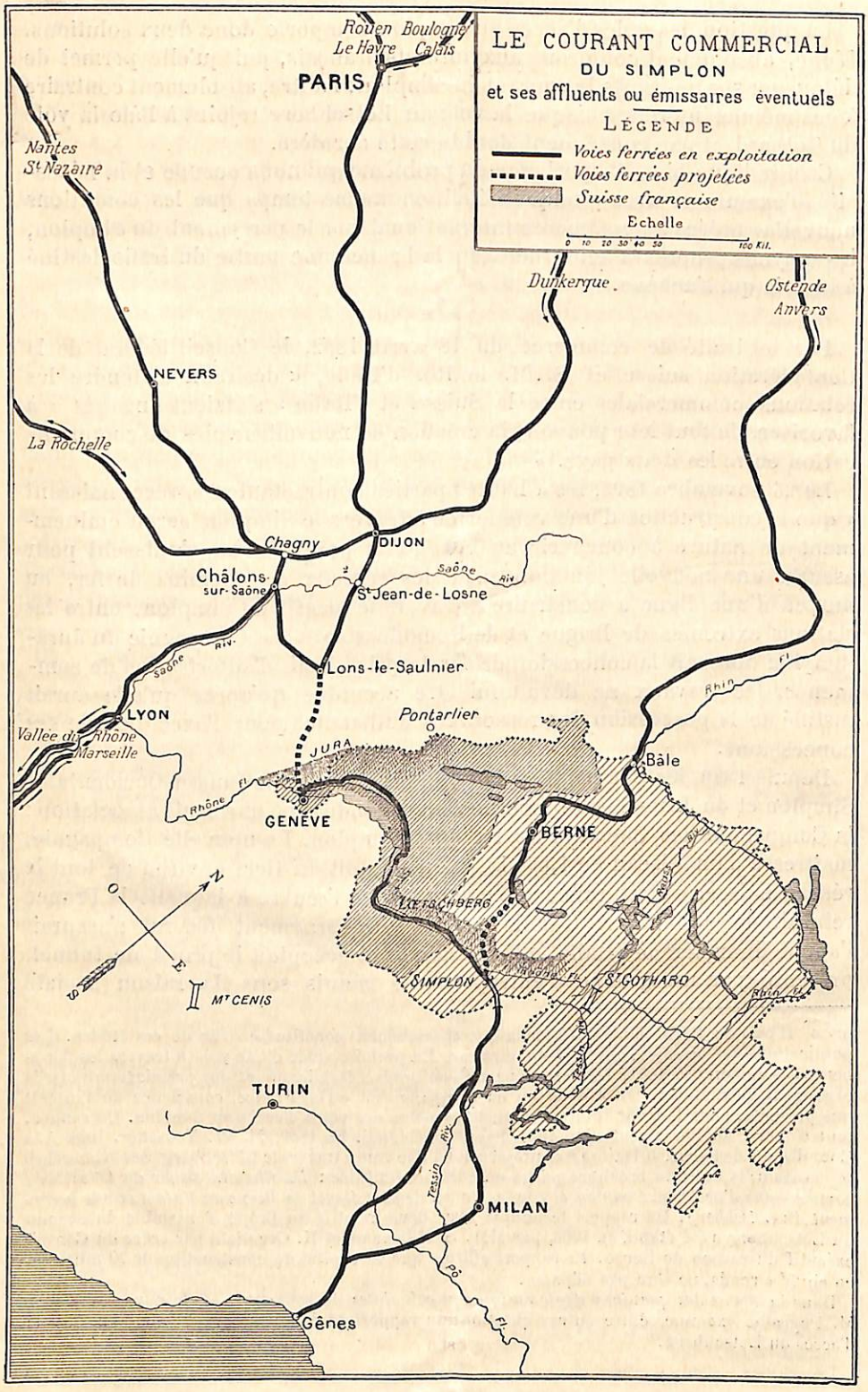
Les voies commerciales se laissent comparer aux voies fluviales. La désignation de courant convient aux unes et aux autres. Les rapports que les unes et les autres ont entre elles sont, en plus d'un cas, comparables. *A priori*, l'ouverture du Simplon détournera, en partie, vers Milan, la vallée du Pô et Gênes le courant commercial qui suit actuellement la vallée du Rhône. Par un phénomène de captation, comme l'hydrographie nous en montre fréquemment, les voies ferrées de l'Italie du nord étendront vers le nord-ouest leur zone d'influence. Mais leur conquête peut ne pas être définitive. L'ouverture du Jura, en un point aisément accessible aux courants commerciaux qui, en l'état actuel des choses, expirent sur le versant occidental de la montagne, ou coulent parallèlement à elle, pourra déterminer une dérivation opposée à la précédente. Une voie directe de la Saône au Simplon dépossède la voie du Simplon du privilège exclusif qu'elle a de tracer un chemin nouveau aux produits reçus ou expédiés par la Suisse. Le Jura ouvert, la ligne de faîte qui séparait la zone française de la zone italienne disparaît et, dès lors, circule de l'une à l'autre un courant commercial dont la portée est considérablement accrue et dont l'intensité varie au gré de la concurrence économique.

Mais la vallée de la Saône n'est pas la seule qui sollicite le nouveau courant. Au nord de la muraille contre laquelle il se heurte coule le fleuve qui prolonge vers des mers septentrionales la voie du Gothard. A mi-chemin, entre le coude du Rhin à Bâle et l'entrée du nouveau tunnel se trouve Berne. La capitale de la Confédération helvétique est ainsi sur la ligne qui relie les ports du Rhin et de l'Escaut, Rotterdam et Anvers, à Milan et à Gênes, et, depuis longtemps, elle nourrit l'ambition de détourner la voie projetée, vers la Suisse centrale et l'Europe du nord-ouest, en ouvrant, par un tunnel, au col du Lötschberg, le massif de l'Oberland (2).

---

(1) Annexe au procès-verbal de la séance du 12 juillet 1881.

(2) Une section de la voie du Lötschberg est d'ailleurs construite (section de Spiez à Frütigen). Les études se poursuivent et l'on se préoccupe de rassembler les fonds nécessaires à l'entre-


LE COURANT COMMERCIAL
DU SIMPLON
et ses affluents ou émissaires éventuels
LÉGENDE
Voies ferrées en exploitation
Voies ferrées projetées
Suisse française
Echelle
0 10 20 30 40 50 100 Kil.
Rouen Boulogne
Le Havre Calais
PARIS
Nantes
St Nazaire
NEVERS
La Rochelle
Chagny
DIJON
Châlons
sur-Saône
St Jean-de-Losne
Saône Riv.
Lons-le-Saulnier
LYON
Vallée du Rhône
Marseille
Pontarlier
JURA
GENÈVE
Rhône Fl.
Dunkerque
Ostende
Anvers
Rhin Fl.
Bâle
BERNE
LETSCHBERG
SIMPLON
St GOTHARD
Mt CENIS
TURIN
Tessin Riv.
MILAN
Pô Fl.
Gênes

La question des voies d'accès au Simplon comporte donc deux solutions. L'une, absolument conforme aux intérêts français, puisqu'elle permet de détourner sur nos ports le courant du Simplon ; l'autre, absolument contraire à ces mêmes intérêts, puisque la voie du Lötschberg rejoint à Bâle la voie du Gothard et par conséquent double cette dernière.

Ceci indique bien l'importance du problème qui nous occupe et la nécessité d'examiner, avec quelque détail, en même temps que les conditions nouvelles créées au commerce international par le percement du Simplon, les moyens propres à détourner vers la France une partie du trafic destiné à la voie qui s'achève.

***

Par le traité de commerce du 18 avril 1892, le Conseil fédéral de la Confédération suisse et S. M. le Roi d'Italie, « désireux d'étendre les relations commerciales entre la Suisse et l'Italie » s'étaient engagés « à favoriser, de tout leur pouvoir, la création de nouvelles voies de communication entre les deux pays. »

Le 25 novembre 1895, les « hautes parties contractantes », reconnaissant « que la construction d'une voie ferrée à travers le Simplon serait éminemment de nature à concourir au but qu'ils poursuivent, s'unissent pour assurer une nouvelle jonction entre les réseaux de chemins de fer, au moyen d'une ligne à construire à travers le massif du Simplon, entre les stations extrêmes de Brigue et de Domodossola. » La Compagnie du Jura-Simplon obtenait la concession de l'entreprise, mais l'autorisation de commencer les travaux ne devait lui être accordée qu'après qu'elle aurait justifié de la possession des ressources suffisantes pour l'exécution de ses concessions.

Depuis 1889, les Compagnies de Chemins de fer de la Suisse-Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne étaient fondues en une seule association : la Compagnie des Chemins de fer Jura-Simplon. La nouvelle Compagnie, maîtresse d'un réseau de 1,000 kilomètres, soit du tiers environ de tout le réseau suisse, s'était préoccupée de réaliser l'œuvre à laquelle la France refusait de collaborer. Tandis que le Gouvernement fédéral s'assurait l'appui financier de l'Italie, elle examinait et acceptait le projet de tunnel, présenté par un groupe d'entrepreneurs réunis sous la raison sociale

---

prise. Il existe à Berne un comité technique spécialement constitué en vue de ces études. Les publications sur ce sujet sont déjà nombreuses. La première idée d'une voie à travers les Alpes bernoises remonte à 1858. Elle est apparue peu après l'établissement des premiers projets de percement du Simplon. On a donc eu en Suisse, plutôt qu'en France, conscience de l'intérêt que présente, pour le trafic international, la question des voies d'accès au Simplon. On songea, tout d'abord, au percement d'un tunnel sous la Gemmi. En 1889, M. W. Teuscher, juge à la Cour d'appel de Berne, substitua à ce projet celui d'une voie à travers le Lötschberg. Ses recherches sont résumées dans la brochure parue en 1889, et intitulée : *Un Chemin de fer du Lötschberg comme ligne d'accès au Simplon et comme raccordement direct de Berne au Valais par le percement du Lötschberg*. Un rapport technique avec devis relatifs au projet d'ensemble du chemin du Lötschberg a été établi, en 1902, par MM. S. Hittmann et K. Greulich, par ordre du Conseil exécutif du canton de Berne. Le rapport affirme que le capital de construction de 70 millions, en chiffres ronds, ne sera pas dépassé.

Dans la *Revue des questions diplomatiques et coloniales* de septembre et de novembre 1902, M. Peyralbe examine, entre autres questions se rapportant à l'ouverture du Simplon, la voie d'accès du Lötschberg.

« Brandt, Brandau et Cie » (1), puis, se mettait en mesure de satisfaire aux conditions stipulées dans l'accord conclu entre l'Italie et la Suisse. Les dépenses de l'entreprise étaient évaluées à 70 millions (2). La Compagnie Jura-Simplon devait justifier de la possession de cette somme. Elle eût recours à un emprunt de 60 millions. Le Conseil fédéral s'était engagé à affecter à la traversée du Simplon une subvention de 4 millions et demi de francs. D'autre part, le Gouvernement italien avait promis de construire la ligne d'accès d'Iselle à Domodossola et de payer à la Compagnie Jura-Simplon, dès le début de l'exploitation et pendant toute la durée de la concession, une subvention annuelle de 70,000 lires. La capitalisation de cette redevance représentait une somme de 1 million et demi de francs environ. Enfin, l'article 14 du traité conclu entre la Suisse et l'Italie prévoyait « l'obtention d'une subvention de 10 millions et demi de francs de la part de la Suisse (cantons, communes et corporations), et de 4 millions de lires de la part de l'Italie (provinces, communes et corporations intéressées à l'entreprise) ». Comprenant que l'on éprouverait de grandes difficultés à recueillir des souscriptions à fonds perdu et que l'on risquerait, par là, de retarder beaucoup, sinon de compromettre la réalisation de l'œuvre projetée, les cantons intéressés et la Compagnie Jura-Simplon eurent recours à la création d'actions. Il fut décidé que les subventions de la Confédération, des cantons, des communes et des corporations seraient représentées par des actions,

(1) Le groupe d'entrepreneurs réunis sous la raison sociale « Brandt, Brandau et Cie », se compose de la maison A. Brandt et Brandau de Hambourg, qui construira le tunnel; de la banque de Wintherthur, de MM. Sulzer et frères, à Wintherthur, et de MM. Locher et Cie, à Zurich.

(2) Devis sommaire pour le percement de Simplon :

Calculé pour la construction d'un tunnel à simple voie avec galerie parallèle d'aération.

1	Montant du forfait de l'entreprise		Fr. 54.000.000
2	Travaux réservés à la Compagnie :		
	a) Expropriations	Fr. 310.000	
	b) Correction du Rhône	250.000	
	c) Lignes d'accès nord et sud, y compris la gare de Brigue	2.300.000	
	d) Matériel de voie	700.000	
	e) Éclairage du tunnel, signaux	340.000	3.900.000
3	Frais généraux de la Compagnie (2 °/₀ sur le forfait et 5 °/₀ sur le reste) arrondis à		Fr. 1.300.000
			Fr. 59.700.000

II. — Intérêts intercalaires

Intérêts intercalaires comptés à 4 °/₀ sur une période de travaux de 6 ans = 12 °/₀ sur fr. 60.000.000, part de la dépense à couvrir par l'emprunt	Fr. 7.200.000

III. — Autres dépenses

Dépenses préliminaires, formation du capital et imprévu	Fr. 3.100.000

Résumé

I. Travaux	Fr. 59.700.000
II. Intérêts intercalaires	7.200.000
III. Autres dépenses	3.100.000
Total du devis.	Fr. 70.000.000

dites de « subvention Simplon », nominatives, de 200 francs chacune, créées en augmentation du capital social de la Compagnie Jura-Simplon. On délivrerait, pour la totalité des actions afférentes à chaque subvention, un titre unique nominatif et intransmissible, mais la Confédération céderait aux cantons, au prorata de leur subvention, les actions qui lui seraient attribuées. L'adoption de ce système permit de recueillir rapidement les fonds nécessaires. Le 3 juin 1898, dans une lettre au Conseil fédéral suisse, la Compagnie annonçait que la justification financière exigée par le traité de 1895 était réalisée. La Compagnie disposait de 76 millions de francs, dont 10 millions produits par l'émission des actions de subvention Simplon (1), soit 10 millions de francs en sus des prévisions du devis.

En juillet 1898, le Gouvernement fédéral et le Gouvernement italien approuvaient la justification financière que présentait la Compagnie. Le 1er août, le percement du plus grand tunnel du monde commençait (2). Trente-quatre mois après, le 31 mars 1902, la galerie d'avancement atteignait 11,327 mètres. Il restait à creuser 8,402 mètres. Le graphique des travaux exécutés jusqu'à cette époque (3) montre que le percement a été poussé, depuis le début, avec une activité croissante. Néanmoins, les entrepreneurs ont exprimé le désir de reporter au 1er juillet 1905 la date de l'achèvement (4). Tout donne à penser que le tunnel sera prêt au jour fixé et que

(1) Exactement, 76,10,000 francs et 16,010,000 francs.

L'emprunt de soixante millions fut conclu avec un groupe de banques comprenant :

La Banque cantonale de Berne.
La Banque cantonale Vaudoise.
La Banque cantonale de Zurich.
La Banque cantonale de Soleure.
La Banque cantonale Neuchâteloise.

Souscriptions Suisses.

Confédération	Fr.	4.500.000
Berne		1.000.000
Fribourg		2 00.000
Vaud		3.250.000
Valais		1.000.000
Neuchâtel		250.000
Genève		300.000
Commune de Lausanne		1.000.000
Agglomération de Montreux		270.000
Compagnie de Navigation du Léman		240.000
Total	fr.	12.010.000

Principales souscriptions Italiennes.

Commune de Milan	Fr.	1.150.000
— de Gênes		750.000
Province de Milan		750.000
— de Gênes		250.000
— de Novare		220.000
— d'Alessandria		41.800
Commune de Domodossola		20.000
— d'Alessandria		15.000
— de Novare		12.540
— de Varzo		10.450
Chambre de Commerce de Bologne		10.000
— de Milan		10.000
etc		. . . .
Total	fr.	4.000.000

Toutes ces données sont extraites du recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon. Nous devons la communication de ces intéressants documents à la Compagnie du Jura-Simplon. Nous la prions de bien vouloir agréer nos plus sincères remerciements.

(2) Longueurs comparées des principaux tunnels. — Altitudes

Simplon	*19.729*	mètres	Arlberg		
Gothard	14.983	—	Brenner	1.390	mètres
Mont-Cenis	12.220	—	Mont-Cenis	1.362	—
Arlberg	10.260	—	Gothard	1.294	—
			Simplon	1.155	—
				705	—

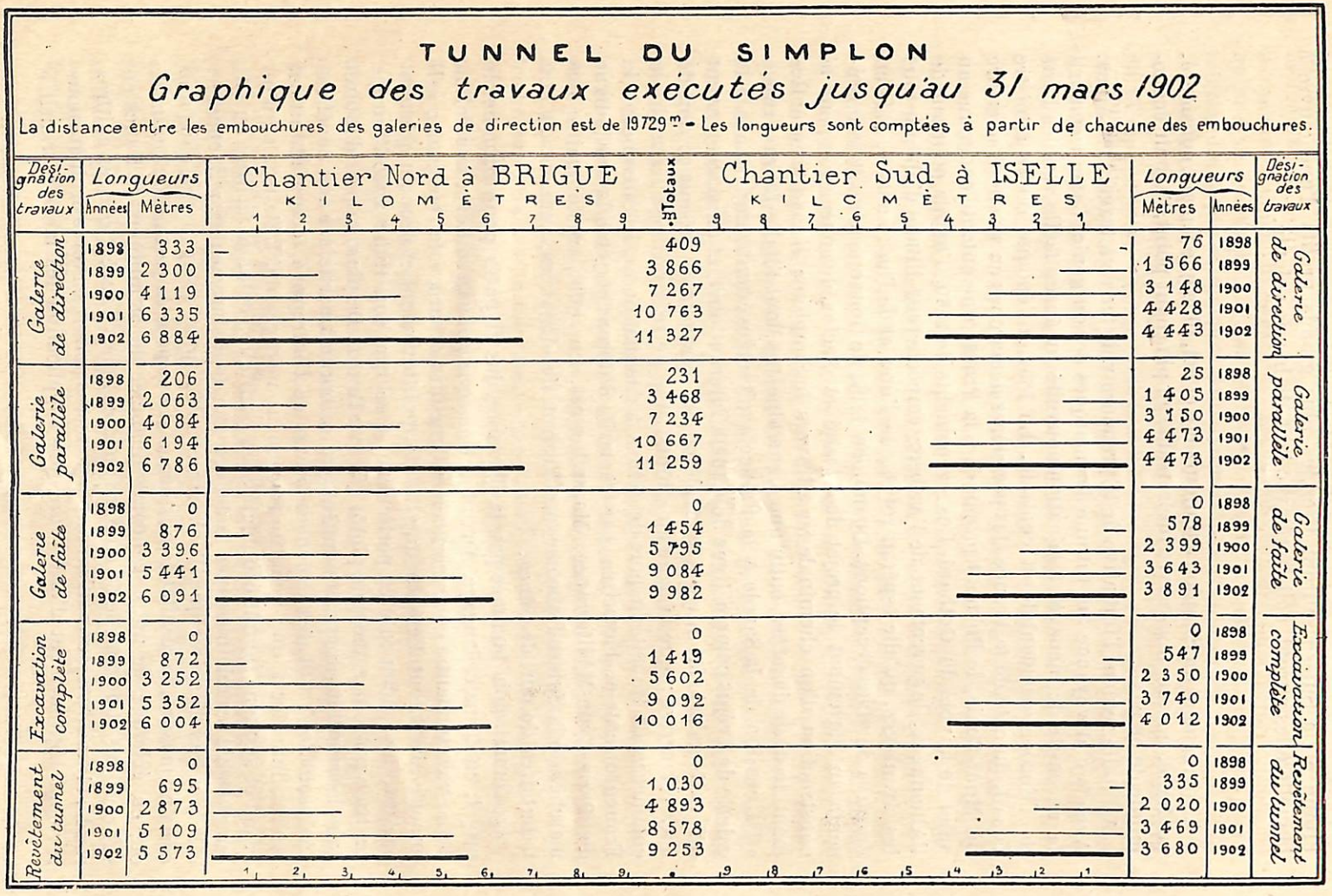
(3) D'après le rapport trimestriel n° 14 au Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux du percement du Simplon. Voir p. 307.

(4) Tout d'abord fixée au 13 mai 1902.

TUNNEL DU SIMPLON

Graphique des travaux exécutés jusqu'au 31 mars 1902

La distance entre les embouchures des galeries de direction est de 19729^{m} – Les longueurs sont comptées à partir de chacune des embouchures.



l'Italie et la Suisse sauront tirer les plus grands profits d'une œuvre à laquelle elles auront collaboré avec tant de bonne volonté.

***

Le percement du Simplon a toujours été et est, plus que jamais, considéré, en Italie, comme une œuvre intéressant, au plus haut point, l'avenir économique de ce pays.

A l'Italie revient l'initiative de la première voie ferrée à travers les Alpes. Avec la clairvoyance qui fut une des marques de son génie, Cavour comprit la nécessité de ménager à la nation nouvelle un accès facile vers les États de l'Europe occidentale et centrale. En 1852, à l'époque où ce ministre faisait, du côté de la France, les premières démarches en vue de l'ouverture du Mont-Cenis, le Piémont proposait à la Prusse une entente commune au sujet de la voie du Gothard. Les évènements de 1860, l'habile politique de l'Allemagne, le percement de l'Arlberg empêchèrent l'Italie d'obtenir tous les avantages qu'elle espérait retirer de l'une et de l'autre œuvre. Elle en éprouva de vives déceptions. Quand, en 1896, le Gouvernement italien présenta au Parlement le projet de « traité et d'actes de concession pour la construction d'un chemin de fer à travers le Simplon », il manifesta nettement le désir de créer enfin une ligne alpestre dont l'Italie fût maîtresse. « La cession de la Savoie à la France avait enlevé toute importance à la galerie de Fréjus comme ligne de transit international, et ainsi, bien avant que cette galerie fût ouverte à l'exploitation, on pouvait prévoir ce qui, de fait, est arrivé : que la ligne du Mont-Cenis ne servirait pas à étendre le commerce de transit du port de Gênes à destination de la Suisse et de la France orientale. Favorisée par les tarifs différentiels établis sur la ligne de Paris-Lyon-Méditerranée, Marseille est, en effet, resté maître des marchés de la Suisse française qui, à raison des distances, auraient dû être tributaires du port de Gênes. »

La Commission nommée par la Chambre des Députés pour examiner le projet, confirma ce langage. Aux objections que pouvait soulever la création d'une voie tendant à concurrencer la ligne du Gothard, elle répondait : « Il importe avant tout d'établir que l'Italie, politiquement et économiquement parlant, n'a aucun intérêt particulier à ce que son trafic avec l'Europe centrale passe par une voie plutôt que par l'autre. De plus, sa part d'intérêt dans les résultats financiers du Gothard se borne à participer aux bénéfices dépassant le 7 0/0 des dépenses brutes de l'entreprise, ce qui réduit cet intérêt financier à une quantité réellement négligeable. L'Italie n'a qu'un grand et suprême intérêt économique et politique, celui de faciliter autant que possible ses relations avec le dehors, afin de les augmenter. » Et encore : « Il y a lieu d'espérer que l'ouverture du Simplon compensera, dans une certaine mesure, le résultat de nos négociations pour le passage du Gothard, où, en échange de notre concours financier de 58 millions de francs en subventions et de plus de 60 millions pour les lignes d'accès (total, en chiffres ronds, 118 millions), nous n'avons pas même su nous réserver le droit qui nous revenait légitimement d'intervenir dans l'application des tarifs de transit. »

On n'eût garde d'oublier qu'en imposant aux réseaux suisses les tarifs dits de réforme (1), l'Allemagne avait su prendre, d'emblée, une situation prépondérante. Ces tarifs assuraient au commerce allemand, sur les chemins de fer de la Suisse, les mêmes avantages dont ils bénéficiaient, sur les voies allemandes, pour le transport des marchandises groupées. Ils complétaient les nombreux tarifs spéciaux élaborés entre les deux États pour faciliter le transit, et achevaient de faire du réseau suisse le prolongement du réseau de l'Empire. Cette politique économique devait évidemment peser sur les combinaisons auxquelles l'Allemagne s'efforça, dans la suite, de contraindre les Compagnies italiennes.

Il est indéniable que le chemin de fer du Gothard a exercé sur le commerce italien la plus heureuse influence, mais les Italiens estiment, avec raison, que cette voie internationale est surtout un chemin allemand. « Doit-on conclure que l'Italie n'a tiré aucun profit du Gothard, ou qu'en tous cas, ce profit n'a pas été proportionné au sacrifice ? » dit M. E. Nola dans les notes qu'il a écrites « sur le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens ». « Non, on ne peut reprocher au Gothard de n'avoir pas aidé, et cela dans une certaine mesure, à nos échanges. Les torts sont ailleurs, et ils ne viennent pas tous de lui, car le principal est le nôtre, ou plutôt celui de nos gouvernants, qui n'ont pas voulu ou pas pu s'assurer, quand il en était temps, l'influence sur l'exploitation de cette ligne à laquelle lui donnait droit la subvention de 58 millions. Si le Gouvernement a laissé passer l'occasion, à cette époque, et si, plus tard, ses refus ont permis aux banquiers allemands de mettre la main sur le Gothard et de faire servir ce passage aux intérêts de leur pays plutôt qu'aux intérêts italiens, il est trop tard aujourd'hui pour en déplorer les conséquences; mais le chemin de fer du Simplon offre le moyen de prendre une revanche avec peu de sacrifices. » Si l'on ajoute que, selon le même auteur, la voie de l'Arlberg, dont M. Luzzati disait, en 1882, qu'elle était « la revanche économique de l'Autriche sur l'Italie », a « blessé mortellement » le transit italien, l'on comprendra qu'à côté de la France gardienne du Mont-Cenis et de l'Allemagne maîtresse du Gothard, l'Italie ait voulu posséder une voie qui ne fût pas la réplique des voies existantes, et qu'entre plusieurs tracés elle ait choisi celui qui répondait le mieux à son vif désir d'indépendance et de progrès.

Les sacrifices qu'elle a résolu de faire pour la construction des voies d'accès au Simplon donnent la mesure de l'intérêt qu'elle porte à la percée des Alpes. On évalue à soixante-dix millions les dépenses qu'entraîneront la construction et l'organisation des voies d'Arona à Isselle par Domodos-

(1) « Ce système, dit M. Amédée Marteau, supprime, pour les expéditions par wagons complets de 5,000 ou 10,000 kilos, les classifications par espèces de marchandises, en usage en France, et y substitue un prix unique. Ce prix de base est notablement réduit pour certaines marchandises qui se transportent par grandes quantités. Ce système favorise le groupement sous une même expédition de plusieurs espèces de marchandises qui, en France, doivent être expédiées isolément et taxées chacune pour son poids. Il offre, de la sorte, aux expéditeurs étrangers un incontestable avantage pour la concurrence à faire à nos voies ferrées, avantage rendu plus réel encore par la faculté qu'ont les Compagnies qui le mettent en pratique de descendre souvent, et par conventions particulières, au-dessous des prix officiels, ce qui, en France, n'est permis en aucun cas ». (*Le Chemin de fer du Gothard et son Influence au point de vue des Intérêts français*, Paris 1882, p. 13.)

sola, et d'Arona à Santhia, par Borgomanero, qui sont destinées à rapprocher Milan et Turin du nouveau tunnel (1).

La réalisation de ces projets est impatiemment attendue. On espère fermement qu'elle donnera enfin à Gênes le trafic que ce port espérait recevoir du Mont-Cenis et du Gothard. Les documents officiels nous le disent.

Après avoir constaté que des « conditions d'exploitation plus faciles permettront à la voie du Simplon de se prêter au transit des marchandises avec des tarifs très réduits, bien mieux que les lignes du Mont-Cenis et du Gothard, qui ont sur plusieurs kilomètres une rampe, la première de 30 et l'autre de 25 à 27 pour mille », les auteurs du projet de loi de 1896 ajoutaient : « La ligne du Simplon répond admirablement au but de l'extension du commerce de transit du port de Gênes, non-seulement par le peu d'élévation du tunnel, mais plus encore par sa position topographique. Avec le passage du Simplon, on peut admettre comme acquise au commerce de transit du port de Gênes, toute la Suisse française, y compris le canton du Valais et une partie de la Haute-Savoie, c'est-à-dire une population de plus de 900,000 habitants. A raison de l'importance de sa consommation, activée par la présence de plusieurs milliers d'étrangers, qui chaque année affluent dans la contrée et y font de longs séjours, le débouché en question représente pour ce trafic, un total d'affaires de beaucoup supérieur à celui qu'indiquerait le chiffre de sa population.

« Non seulement le commerce de transit sera favorisé par le Simplon, de même que le mouvement des voyageurs et les multiples relations commerciales entre l'Italie et une grande partie de la Suisse et de la France, mais on verra s'accroître aussi notre commerce avec l'Angleterre. En effet, si l'on tient compte des distances effectives, les distances de Milan, de Plaisance, de Venise et même celle de Trieste à Paris sont inférieures par le Simplon de plusieurs dizaines de kilomètres à celle qu'on obtient par les voies du Mont-Cenis et du Gothard ; le même fait se produit pour les ports français de Boulogne et de Calais qui sont les principaux points d'embarquement pour l'Angleterre.

« Dès que le Simplon sera ouvert, la malle des Indes, qui passe par Plaisance, prendra cette voie, plus courte de 112 kilomètres. Pour les trains express, la ligne du Simplon, d'un accès plus facile, aura, outre l'avantage d'être la ligne la plus directe, celui qui n'est pas moindre, d'effectuer plus rapidement les trajets. »

Détournement du trafic de la voie du Mont-Cenis, réduction de tarifs sur les chemins de fer concurrents, conquête économique de la Suisse française, tels sont les résultats escomptés, en Italie, par les promoteurs des nouveaux projets. Ces ambitions sont une forme nouvelle de la concurrence qui met aux prises les États clients et pourvoyeurs de la Suisse (2). Elles doivent être pour nous une incitation à l'effort. Il est en notre pouvoir que la menace se change en un avertissement salutaire.

---

(1) D'après une communication de M. le général Bigotti.
En Décembre 1902, l'Italie a voté 46 millions pour les lignes d'accès au Simplon.

(2) Nous montrerons prochainement le rôle de la France, état client et pourvoyeur de la Suisse, et celui de ses concurrents économiques au même point de vue.

Les prévisions faites par les experts de la Compagnie du Jura-Simplon, évaluent à 100,000 tonnes le trafic nouveau qui utilisera la voie projetée (1).

Ces évaluations remontent à 1895. Depuis cette époque, la Compagnie du Jura-Simplon a vu le produit net moyen kilométrique passer de 11.000 à 16.501 francs, en 1900. Elles représentent donc un minimum.

Sur ce tonnage, le trafic entre l'Italie d'une part, la France, la Belgique et l'Angleterre, d'autre part, compte pour 60,000 tonnes. Nos Compagnies pourraient donc véhiculer soixante pour cent du trafic nouveau. C'est assez dire que la question des voies d'accès au Simplon doit nous préoccuper autant qu'elle a préoccupé les Italiens, qu'il s'agisse de lutter contre la concurrence italienne et allemande, de favoriser le transit en provenance ou à destination de la Suisse française, de bénéficier de l'éclosion d'un trafic latent, ou de ramener sur nos rails une partie des échanges qui empruntent la voie du Gothard.

***

Les voies françaises de pénétration en Suisse qui, en l'état actuel des choses, peuvent prétendre au rôle de voies d'accès au Simplon, sont au nombre de deux : la voie de Pontarlier à Lausanne et la voie de Bellegarde à Genève. Mais la première s'élève à une altitude de 1,012 mètres où elle trouve des conditions climatiques telles qu'il est impossible, au moment de la chute des neiges, d'établir une circulation exempte d'arrêts ou de longs retards (2). L'exploitation est, de plus, contrariée par l'existence de rampes de 25 millimètres par mètre qui réduisent, dans une forte mesure le rendement de la voie.

La ligne de Bellegarde à Genève imposerait un long détour aux voyageurs et aux marchandises en provenance ou à destination de la Suisse et de l'Italie du Nord. A cet inconvénient s'ajoutent les redoutables éventualités dont le tunnel du Credo menace perpétuellement le trafic. On sait que ce

---

(1) Importance des principales zones du trafic par le Simplon.

Territoire des zones suisses du Simplon, non compris le canton de Berne, en relations avec:

Milan	environ	700.000	habitants.
Plaisance	—	700.000	—
Alexandrie	—	800.000	—
Gênes, Livourne et Savone		700.000	—
Turin	—	900.000	—

Territoire des zones françaises du Simplon, en relations avec:

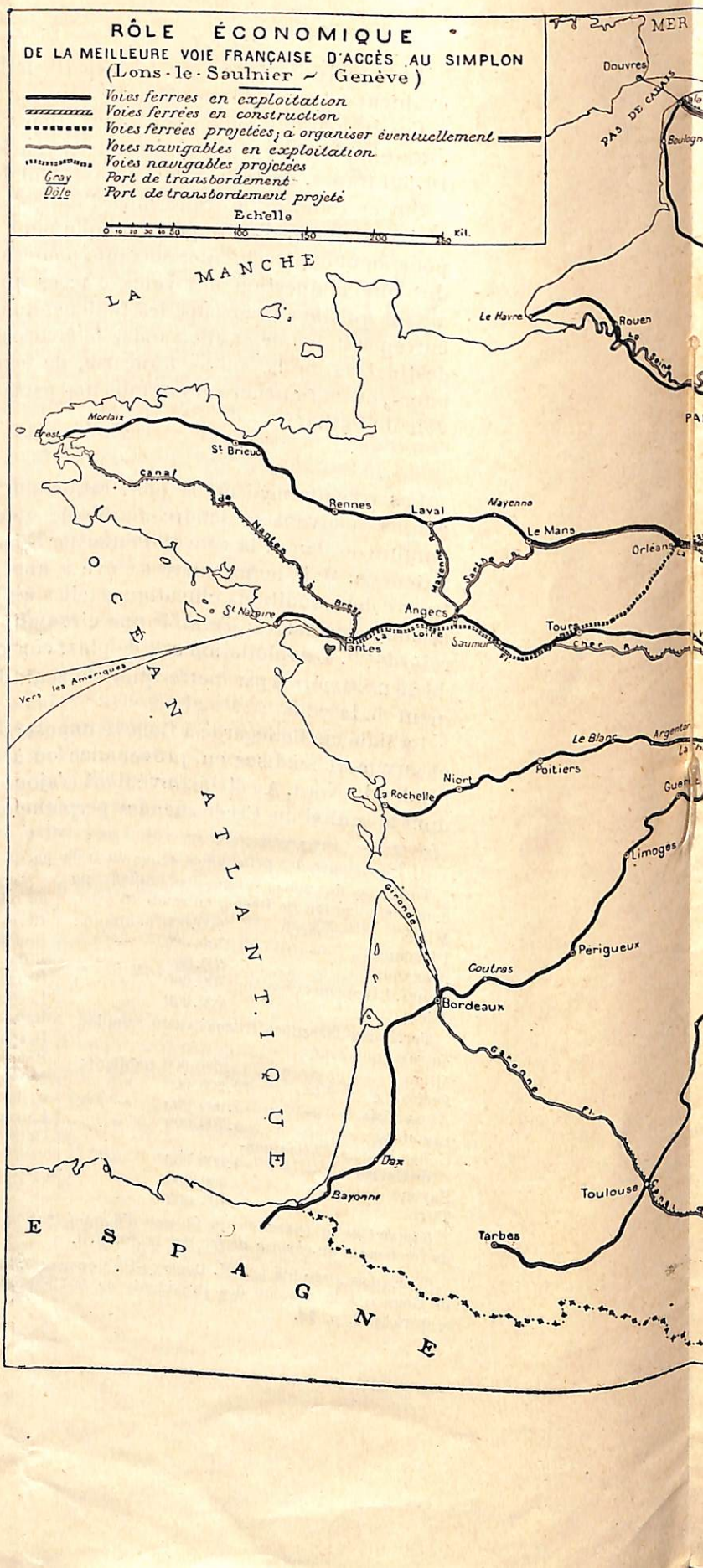
Milan	environ	18.600 000	habitants.
Plaisance	—	12.200 000	—
Alexandrie	—	4.900 000	—
Livourne	—	4.700 000	—
Gênes, Piazza, Caricamento Calate	—	4.500 000	—
Savone	—	500 000	—
Turin	—	100 000	—

Territoire des zones italiennes du Simplon, en relations avec:

Paris	environ	14.400 000	habitants.
Boulogne	—	22.700 000	—
Lille	—	6.200 000	—
Bruxelles	—	20 000	—
Le Havre	—	14.300 100	—
Bâle	—	10 000	—
Berne	—	2.100 000	—
Bienne	—	8.900 000	—
Neuchâtel	—	24.900 000	—
Fribourg	—	25.000 000	—
Lausanne	—	25.600 000	—
Genève	—	23.000 000	—

Rapport de la Direction au Conseil d'administration du Jura-Simplon touchant les prévisions de rendement du chemin de fer par le Simplon.

(2) Exposé présenté par M. Bénassy-Philippe, président de la Chambre de commerce française de Genève à la réunion des Présidents de la Chambre de commerce tenu à Lyon, le 22 septembre 1902, p. 12.


RÔLE ÉCONOMIQUE
DE LA MEILLEURE VOIE FRANÇAISE D'ACCÈS AU SIMPLON
(Lons-le-Saulnier ~ Genève)
Voies ferrées en exploitation
Voies ferrées en construction
Voies ferrées projetées; à organiser éventuellement
Voies navigables en exploitation
Voies navigables projetées
Gray Port de transbordement
Dôle Port de transbordement projeté
Echelle
0 10 20 30 40 50 100 150 200 250 Kil.
MER
Douvres
PAS DE CALAIS
Boulogne
LA MANCHE
Le Havre
Rouen
Morlaix
Brest
St Brieuc
Canal de Nantes à Brest
Rennes
Laval
Mayenne
Le Mans
Orléans
Mayenne
Sarthe
OCÉAN ATLANTIQUE
St Nazaire
Angers
Tours
Nantes
Loire
Saumur
Chec
Vers les Amériques
Le Blanc
Argenton
Poitiers
Niort
La Rochelle
Limoges
Périgueux
Coutras
Bordeaux
Dax
Bayonne
Toulouse
Tarbes
ESPAGNE

DU NORD
HOLLANDE
Ostende
Anvers
Dunkerque
Gand
BRUXELLES
BELGIQUE
Liège
Lille
Mons
Namur
Valenciennes
Charleroi
Cologne
Coblentz
Mayence
Amiens
Hirson
LUXEMBOURG
Luxembourg
Mézières
Mannheim
Amagne
Thionville
Metz
Marne
Sarrebourg
Nancy
Strasbourg
Vitry-le-François
Melun
Sens
Chaumont
Laroche
Chalindrey
Bâle
Belfort
Delle
Clerval
Gray
Dijon
Besançon
Vierzon
Bourges
Arc Senans
Nevers
Etang
Chagny
Montchanin
Châlon-s-Saône
Lons-le-Saulnier
Moulins
Digoin
Mâcon
Genève
Evian
Montluçon
St Germain des Fossés
Bourg
Gannat
Roanne
Clermont-Ferrand
LYON
Chambéry
Arvant
Neussargues
Turin
Valence
Aurillac
Figeac
Alais
Avignon
Nîmes
Montpellier
Béziers
Cette
MARSEILLE
Narbonne
Toulon
Perpignan
Port-Vendres
ALLEMAGNE
SUISSE
ITALIE
MER MÉDITERRANÉE

tunnel, établi au milieu de roches sans stabilité, nécessite de continuels et coûteux travaux de réfection. Condamné dans l'esprit des techniciens, il est, en bien des cas, un obstacle sérieux aux communications entre la France et la Suisse. En 1900, le trafic fut complètement interrompu pendant deux mois, entre Bellegarde et Genève-Cornavin. On achemina par Belfort et Delle les blés de Marseille, les vins de Cette, les charbons de la Loire et du Gard, destinés à Genève (1).

Ni la voie de Pontarlier, ni la voie de Bellegarde ne sont en état d'offrir au trafic du Simplon une issue en rapport avec le caractère et les aptitudes de la voie nouvelle. Ni l'une ni l'autre ne peuvent répondre aux exigences du trafic qu'elles sollicitent. La question est donc de savoir lequel est préférable, pour faciliter l'accès du Simplon, d'améliorer les voies existantes ou de créer une voie nouvelle.

L'examen de ce problème a été confié à une Commission spéciale instituée par arrêté de M. le Ministre des Travaux publics du 15 juin 1901.

Les travaux des Commissaires forment deux rapports : le « Rapport préparatoire (2) » et le « Rapport de la Commission » adopté le 17 décembre 1901. Les discussions ont porté sur trois tracés. Deux projets se rapportent à l'amélioration et à l'abréviation des voies existantes :

1° Le projet consistant à raccourcir de 17 kilomètres l'itinéraire de Paris à Lausanne en évitant Pontarlier et en ouvrant une section nouvelle entre la gare française de Frasne et la gare suisse de Vallorbe;

2° Le tracé de Paris à Milan par Saint-Amour, Bellegarde-Saint-Gingolph. Ce tracé comporte la construction d'un tronçon nouveau de Saint-Amour à Bellegarde, le doublement et l'amélioration de la ligne d'Annemasse à Saint-Gingolph.

Seule, la troisième voie, celle de Lons-le-Saunier à Genève, est une voie d'accès à créer de toutes pièces.

---

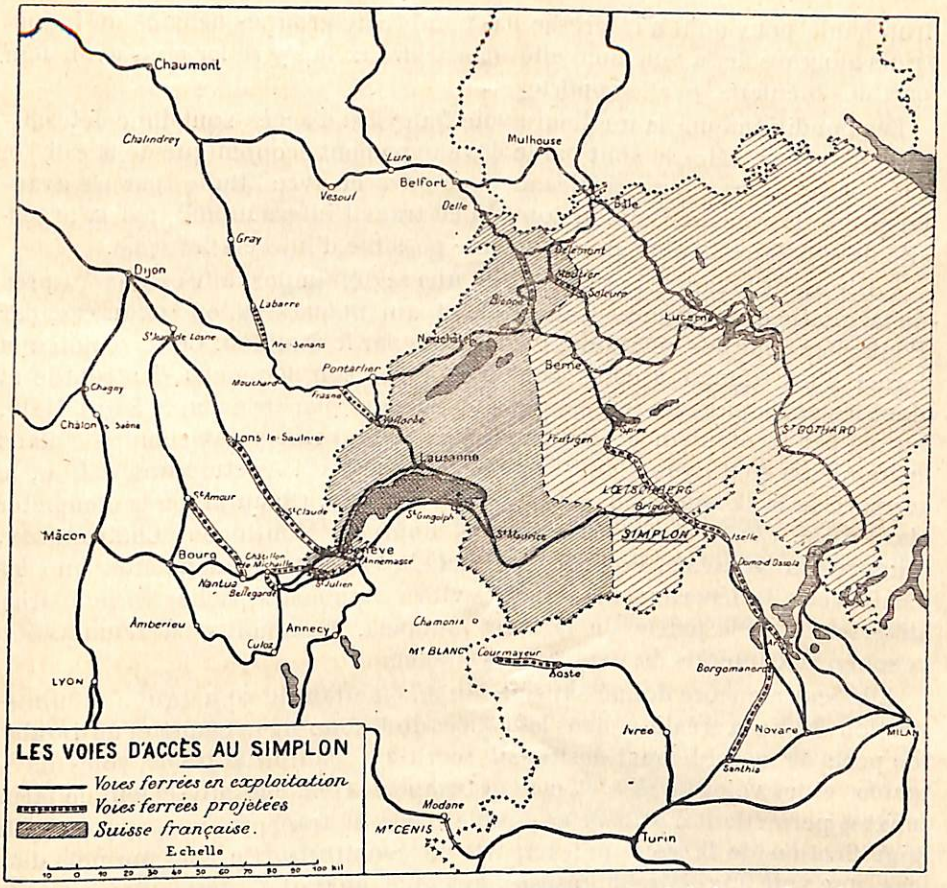
(1) Les chutes de neige sont particulièrement abondantes dans le Jura. Ce sont, surtout, des considérations relatives au climat qui ont fait substituer au projet dont il sera question plus loin (projet de Lons-le-Saunier à Genève comportant 39,730 mètres de souterrains) l'ancien « projet de la Faucille », destiné à relier Genève aux lignes du Jura français par le col de la Faucille, Morez et Champagnole. L'ingénieur dans le service duquel se trouve la route du col de la Faucille (route nationale n° 5) écrivait en 1898 :

« Les chutes de neige dans la région du Jura sont à peu près les mêmes entre l'altitude 800 mètres et les sommets élevés. Mais ce qui rend la circulation particulièrement difficile dans cette région, ce sont les tourmentes de neige qui y durent quelquefois plusieurs jours consécutifs et accumulent sur certains points des masses énormes, notamment dans les vallons situés entre le col de la Faucille et la limite du département du Jura. Ces amoncellements sont formés d'une neige fine qui ne permet d'ouvrir des passages qu'au prix d'énormes difficultés et de beaucoup de persévérance. Il arrive, en effet, que la tranchée étant ouverte, la tourmente la comble en quelques instants, de sorte que tout est à recommencer. Les difficultés que l'on rencontre alors pour ouvrir un passage à la circulation sont d'autant plus grandes qu'il se trouve déjà, sur les deux côtés de la tranchée, des bourrelets de neige de plusieurs mètres de hauteur provenant des premiers déblaiements.

« Il y a lieu d'ajouter que, pendant les tourmentes de neige, aucun travail de déblaiement n'est possible et qu'un train se trouverait, dans cette circonstance, complètement bloqué par les neiges, d'autant plus qu'il est excessivement difficile, dans ces parages, de trouver des manœuvres ».

Malgré le récent doublement de la voie, on a dû enregistrer, pendant l'hiver exceptionnellement clément de 1901-1902, des retards de 4, 5 et même 6 heures.

(2) Rédigé par le Secrétaire de la Commission, M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Jacquier et remis par lui à la Commission le 17 septembre 1901.



Le principal souci de la Commission semble avoir été de rechercher les solutions les plus économiques du problème posé. La création de la ligne Lons-le-Saunier-Genève entraînant, au dire des Commissaires, une dépense totale de 130 millions (1) il lui a paru « évident qu'une telle dépense était hors de proportion avec les avantages à obtenir et que cette solution ne pouvait même pas être discutée ». Si importante, cependant, que fût, en l'espèce, la question financière, il apparaît bien, en examinant de près les observations auxquelles la discussion des tracés a donné lieu, qu'on a dû tenir compte malgré tout de certaines nécessité économiques.

La création d'une voie à travers les Alpes est un événement d'une portée

(1) 140, si l'on ajoute 10 millions pour la rectification de la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph. *Rapport de la Commission*, p. 5.

Dans la brochure parue ces jours-ci sous la signature de M. Th. Turrettini, Président de l'Association pour le percement de la Faucille : *Les Voies d'accès au Simplon, à travers le Jura, la Solution nationale*, Genève novembre 1902, il est dit page 18: « La seule objection sérieuse qui ait été faite au projet de ligne de Lons-le-Saunier-Genève est son prix élevé. Dans son rapport, M. Noblemaire l'estimait à 120 millions, mais nous croyons savoir que de nouvelles études ont ramené ce chiffre à 100 millions environ.

Ils comprennent dans ce chiffre 7,220,000 fr. de divers et imprévus. En y ajoutant :

Des intérêts intercalaires (sur 79.420 000 pendant 3 ans) 8.3390000

10 0/0 de frais généraux et d'administration 8.775.000

cela fait un total de 96 millions et demi que l'on a arrondi à 100 millions.

trop haute pour qu'il n'intéresse pas nombre de groupes urbains ou industriels éloignés de la voie nouvelle mais désireux de s'y relier pour avoir leur part des bienfaits qu'elle apporte.

Les conditions de la meilleure voie française d'accès sont donc déterminées d'avance. Elles le sont par le développement économique de la Suisse, par nos relations commerciales avec ce pays et avec l'Italie, par les avantages que la voie du Simplon donnera au transit international, par la nécessité de satisfaire la plus grande somme possible d'intérêts français.

« Il y a, dit le rapport préparatoire, une région importante contenant près de la moitié de la France occidentale et qui ne passera, en aucun cas, par Pontarlier pour des relations avec l'Italie par le Simplon. Cette région a la forme d'un triangle à côtés convexes ayant son sommet à Bellegarde et dont les côtés passent respectivement au nord, par Orléans et Saint-Malo, au sud par Montauban et Bayonne. Les villes principales comprises dans cette région sont Lyon, Saint-Étienne et Bordeaux ». A cette énumération, le rapport de la Commission ajoute Nantes et Tours. On aurait pu la compléter davantage. Chalon-sur-Saône, Nevers, Bourges, Montluçon, Châteauroux, Limoges, Angoulême, Poitiers, La Rochelle, Angers, pour ne citer que des chefs-lieux de départements, sont des villes populeuses, riches en industries diverses et font partie de la zone indiquée. Néanmoins, la Commission a songé aux intérêts du Centre de la France.

Elle leur a encore donné satisfaction en émettant le vœu « que l'Administration étudie la création, dans les vallées du Rhône, de la Saône et du Doubs, de ports de raccordement destinés à servir de jonction entre les voies navigables et les voies ferrées, et, comme compensation, l'établissement de tarifs mixtes permettant d'utiliser ce double mode de transport ». Ceci précise la signification de la voie qu'il importe de construire. Ce sera, en plus d'un cas, une voie auxiliaire du réseau navigable, un trait d'union entre les villes de la plaine et des plateaux suisses gagnées à la cause de la navigation rhénane et les bassins fluviaux du Rhône, de la Loire et de la Seine.

Enfin, la Commission a également tenu compte des ambitions légitimes d'une ville située à quelques kilomètres hors de notre frontière et dont le plus vif désir est de marquer l'une des étapes de la route nouvelle: Genève. Capitale d'un canton qui, sur 132,389 habitants en 1900, comptait 34,447 Fran-

---

On conviendra que les calculs ont été largement faits en ce qui concerne les frais généraux et d'administration, et surtout en ce qui concerne les intérêts intercalaires qui seraient naturellement diminués dans la proportion des subventions à fonds perdus :

Tous les ouvrages d'art, en maçonnerie, les terrassements et les souterrains sont prévus à deux voies, sauf les trois grands tunnels qui seraient du type dit « jumeaux », d'après le système employé pour celui du Simplon, où il donne d'excellents résultats au point de vue de la facilité et de la rapidité des travaux.

Il est bien inutile, en effet, de faire ceux-ci à deux voies comme le demandent les ingénieurs de la Compagnie P.-L.-M., tant que le Simplon, destiné à donner passage à un trafic plus important, n'en aura qu'une. Il est, du reste, à remarquer que la ligne du Gothard a 184 kilomètres sur 275 à simple voie, ce qui n'a pas empêché sa recette kilométrique de dépasser 76,000 francs.

Quand celle de Lons-le-Saunier-Genève aura atteint ce chiffre, on n'hésitera pas à terminer, sans grand frais, les galeries des grands tunnels, déjà percées pour donner passage à la seconde voie. Ce travail pourra se faire sans gêner en rien la circulation sur la ligne.

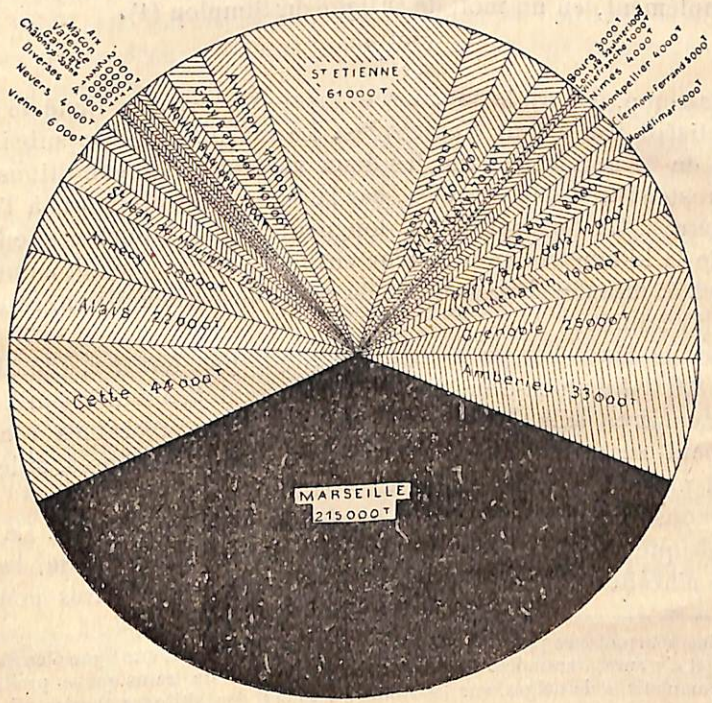
Sur la nature des travaux, voir plus bas, p. 23, note 1.

çais (1), grande gare de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, marché financier de premier ordre, entrepôt de notre commerce, Genève apparaît bien comme le principal foyer de notre influence en pays helvétique. « Cette ville, dit le rapport préparatoire, joue, par rapport à la zone franche (2) et malgré la différence de nationalité, le rôle d'une capitale économique et géographique.... », et encore : « On peut dire que s'il existe une ligne d'accès susceptible de concilier les intérêts généraux de la France avec les intérêts de Genève, cette solution ne peut être vue qu'avec faveur ». En préconisant la création de la ligne Saint-Amour-Bellegarde, la Commission constate qu'elle supprime le détour énorme qui résulte du passage par Ambérieu et Culoz et diminue de 67 kilomètres la distance de Paris à Genève. « C'est là un avantage important, bien qu'accessoire à la question du Simplon, si l'on considère que Genève est le point principal par lequel s'effectuent les relations entre la France et la Suisse ».

ROLE ÉCONOMIQUE DE GENÈVE DANS LES ECHANGES FRANCO-SUISSES

IMPORTATIONS TOTALES DE FRANCE EN SUISSE PAR LA GARE (P.-L.-M.) DE GENÈVE EN 1901 : 568,000 TONNES

DÉCOMPOSITION DE CE TONNAGE PAR GARES DE PROVENANCE.

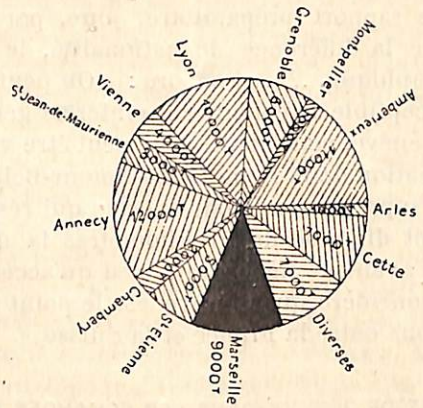


(1) Contre 31,838 eu 1895, soit une augmentation de 2,609, de 1895 à 1900. Pendant la même période, le nombre des Italiens est passé de 5,492 à 10,071.

(2) La zone franche comprend les arrondissements de Thonon et de Bonneville, la majeure partie de l'arrondissement de Saint-Julien, une partie de deux communes de l'arrondissement d'Annecy. Ce pays alimente la région de Genève qui lui demande tous les ans 20 millions de produits agricoles.

EXPORTATIONS TOTALES DE SUISSE EN FRANCE PAR LA GARE (P.-L.-M) DE GENÈVE EN 1901 : 78,000 TONNES

DÉCOMPOSITION DE CE TONNAGE PAR GARES DE DESTINATION.



Etant donné sa mission nationale et internationale, la voie française d'accès au Simplon doit être une voie d'accès bien aménagée, d'exploitation facile et rémunératrice, capable d'amorcer un nouveau courant commercial, digne complément, en un mot, de la ligne du Simplon (1).

***

Il est clair que, malgré le raccourci Frasne-Vallorbe, la ligne de Pontarlier ne satisfait pas à tant d'exigences. Le raccourci laisse subsister des déclivités de 20 millimètres sur les deux versants. Les conditions climatériques restent très défavorables, car la ligne s'élève encore à l'altitude de 896 mètres. La diminution de longueur de 17 kilomètres en valeur absolue, de 44 kilomètres en longueur virtuelle, correspondant à une réduction de 30 à 45 minutes dans la durée du trajet de Paris à Milan, coûterait à la France 21 millions.

La ligne de Saint-Amour à Saint-Gingolph par Nantua, Châtillon-de-Michaille, Saint-Julien-en-Genevois exigerait une dépense de 100 millions (2). Les commentaires de la Commission sont des plus favorables à ce tracé, mais on peut se demander, en examinant de près les choses, si les avantages qu'il promet répondent bien à la réalité.

Remarquons, tout d'abord, que ce tracé laisse Genève de côté. Le rapport pose en fait que si la France se décidait à construire cette ligne, le canton de Genève n'hésiterait pas à exécuter les travaux nécessaires pour relier

---

(1) Les trains pourront être plus confortables si la France construit une ligne d'accès à faibles déclivités, et il n'y aura à craindre, dans ce cas, ni les retards de trains qui se produisent par suite des accumulations de neiges, sur les lignes passant à des altitudes élevées, ni les froids excessifs qui sont la conséquence de ces altitudes. — *Rapport préparatoire de la Commission d'étude des Lignes d'accès au Tunnel du Simplon*, p. 6.

(2) 100 millions avec le raccourci évitant Bellegarde ;
93 — si la ligne passe par Bellegarde, se décomposant comme suit :
62 — pour la ligne St-Amour à Bellegarde;
8 — — l'établissement d'un second tunnel à côté de celui du Credo.
23 — — la rectification de la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph.

Genève à la vie nouvelle. Rien n'est moins certain. Genève est reliée par la gare de Cornavin à la ligne de Saint-Amour. Cela lui suffit et explique qu'elle veuille s'abstenir d'une dépense qui variera de 10 à 20 millions, suivant que l'on ajoutera, ou non, au raccordement une gare spéciale pour la Compagnie P.-L.-M. Ces frais incomberont donc à la France. Ils élèvent le coût de la ligne Saint-Amour-Saint-Gingolph à un taux qui se rapproche de la dépense prévue par la Commission, pour la ligne Lons-le-Saunier-Genève, mais qui lui est bien supérieur, si l'on ramène, comme le font les Genevois, ces évaluations à 100 millions et si l'on considère que la subvention du canton de Genève réduirait de 20 millions, au moins, la contribution de la France.

Le surcroît de dépenses qu'entraînerait le choix de la ligne de Saint-Amour serait-il compensé par un gain correspondant? Sans doute le parcours sur rails français serait par Saint-Amour plus long que par Lons-le-Saunier, mais il n'apparaît pas qu'une augmentation de recettes limitée, d'ailleurs, nous le verrons au transport des marchandises, puisse racheter l'infériorité très réelle que la ligne de Saint-Amour présente, à bien des égards, vis-à-vis du tracé Genève-Lons-le-Saunier.

***

La supériorité de ce tracé (1) sur les tracés concurrents vient de son excellent profil et de son orientation. Il ne dépasse pas l'altitude de 559 mètres, et ses plus fortes déclivités sont de 10 pour mille. Son allure générale est celle d'une ligne droite.

M. le Directeur de la Compagnie P.-L.-M., dans l'exposé qu'il fit devant la Commission ministérielle, en octobre 1901, résumait en ces termes ses avantages : « Il offre, de Paris à Genève, un raccourci énorme de 20 0/0 (488 kilomètres contre 605) en distance réelle et de 33 0/0 (526 kilomètres contre 788) en distance virtuelle (2). Il permettrait d'abréger de trois heures la durée du

(1) Il convient de rappeler ici les efforts que la Chambre de Commerce française de Genève a faits depuis 1896, pour intéresser l'opinion à ce projet. Grâce à sa persévérance, elle a réussi à grouper autour d'elle un certain nombre de Comités français et étrangers qui, par des conférences et des publications de toute sorte, ont répandu dans l'Europe occidentale et méridionale l'idée d'une nouvelle voie de communication à travers le Jura. Le principal de ces Comités, de qui d'ailleurs procèdent tous les autres, s'est fondé à Genève en 1899. Son titre : *Association pour le percement de la Faucille*, indique son programme. Les Comités de Paris, Milan, Turin, Rome, Brindisi sont aussi le centre d'une active propagande.

Au projet de ligne Dijon-Morez-Gex-Genève, élaboré en 1886, il a substitué, en effet, le nouveau projet de *percement* du Jura un peu au sud du col de la Faucille. Il ne cesse pas de seconder, de la manière la plus active, la Chambre de Commerce française.

Voir l'exposé présenté par M. Bénassy, déjà cité, et *Le percement de la Faucille*, historique par M. G. Gœgg, secrétaire général de l'Association pour le percement de la Faucille (8e édition). Genève 1901.

La voie projetée atteindrait la ligne actuelle de Bellegarde à Genève à la station de Meyrin. La longueur entre Lons-le-Saunier et Meyrin serait de 75 kilomètres. Les rampes ne dépasseraient pas 10 ‰ sur 56 kilomètres. Il y aurait sept petits tunnels de moins de 1,000 mètres, deux ayant respectivement 1,100 et 6,400 mètres, enfin, deux grands tunnels de 11,400 et de 15,000 mètres.

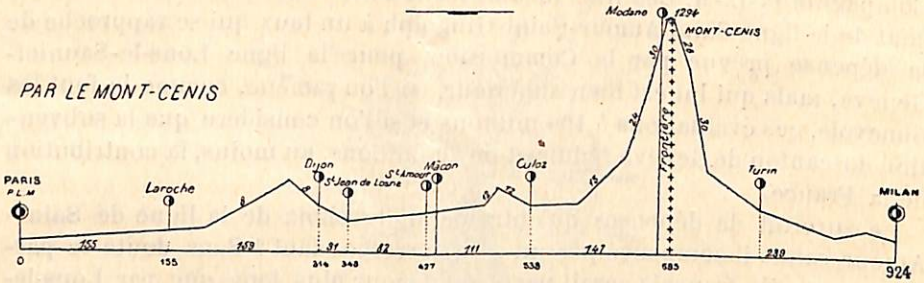
Sur le coût des travaux, voir plus haut, p. 19, note 1.

(2) On sait que pour comparer entre elles des voies ferrées différentes, on les remplace par une ligne idéale supposée droite et dont on obtient la longueur dite, dès lors, *longueur virtuelle* en ajoutant à la *longueur réelle* un nombre de kilomètres qui correspond au surcroît de frais d'exploitation provenant de la raideur des pentes ou de la nature des courbes. La longueur virtuelle se calcule à l'aide de formules déterminées.

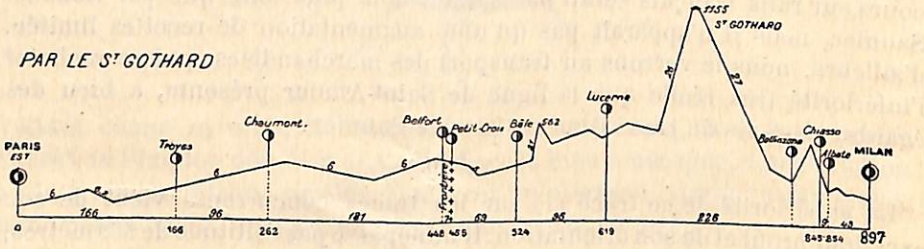
Supériorité de la meilleure voie française d'accès au Simplon
(Lons-le-Saulnier - Genève)

PROFILS EN LONG
DE PARIS A MILAN

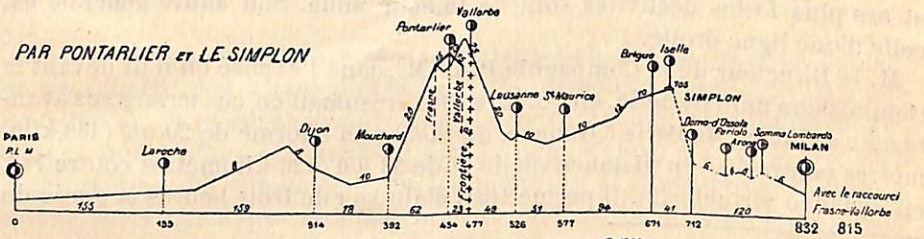
PAR LE MONT-CENIS



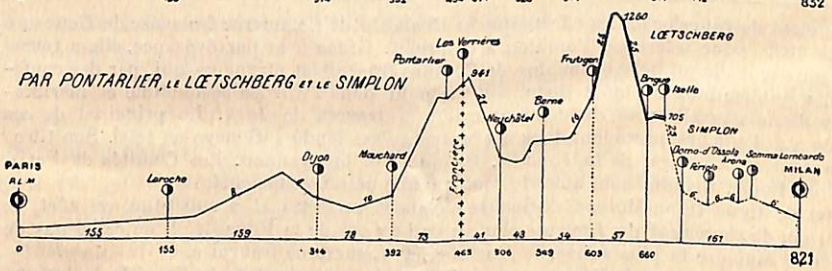
PAR LE St GOTHARD



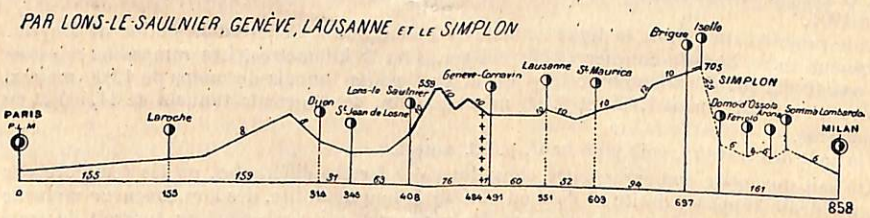
PAR PONTARLIER et LE SIMPLON



PAR PONTARLIER, le LŒTSCHBERG et le SIMPLON



PAR LONS-LE-SAULNIER, GENÈVE, LAUSANNE et LE SIMPLON



trajet. Il mettrait en relations directes avec Genève tout le Jura qui ne l'atteint, aujourd'hui, qu'au prix d'un long détour. De Paris à Milan, il constituerait l'itinéraire de beaucoup le plus court en distance virtuelle, c'est-à-dire le plus rapide pour les voyageurs, le plus économique pour les marchandises. » Nos relations avec l'Italie seraient, de ce fait, notablement facilitées. La longueur virtuelle du trajet Paris-Milan, par Saint-Amour-Bellegarde (1,104 kilomètres) est la même que celle de la ligne actuelle de Pontarlier à Lausanne (1,112 kilomètres). Le trajet Lons-le-Saunier-Genève-Milan se réduit à 1,039 kilomètres. Il est ainsi inférieur de 402 kilomètres au trajet par le Gothard (1,441 kilomètres). Cette abréviation des distances correspondrait à une réduction de deux heures dont bénéficierait la Malle des Indes pour le trajet de Paris à Brindisi.

La ligne de Lons-le-Saunier offre, en outre, l'avantage de concilier les intérêts de la Suisse et de la France.

On ne saurait obliger nos voisins à consentir des sacrifices pour améliorer un parcours qui, de Saint-Gingolph à Brigue, leur laisse 121 kilomètres seulement, alors que la ligne Pontarlier-Vallorbe leur donne 194 kilomètres, le tracé par Genève 206. « La conséquence, dit M. Noblemaire, est évidente. Les rapides du Simplon pourront passer par la voie existante de Pontarlier, mieux par Frasne-Vallorbe; ils pourraient mieux encore passer par Lons-le-Saulnier-Genève mais, en aucun cas, ils ne passeront par Saint-Amour-Saint-Gingolph. » Dès lors, l'augmentation de recettes provenant du transport des voyageurs par la voie Lons-le-Saulnier, compenserait certainement la diminution qui résulterait du transport des marchandises par cette même voie plus courte, on le sait, que la voie de Saint-Amour. Quelles que soient les considérations que l'on oppose au choix de Genève comme terminus de la nouvelle ligne, il est démontré que la ligne de Lons-le-Saulnier-Genève est, de tout point, préférable aux autres voies.

*
* *

Cette supériorité apparaît encore dès que l'on considère le rôle auquel peuvent prétendre dans l'économie générale de nos transports, les tracés en concurrence. Il est nécessaire, pour l'apprécier, de jeter les yeux sur la carte que nous avons dressée en vue de faciliter la lecture de cette étude.

Un coup d'œil suffit pour voir que, de toutes les régions françaises, il n'en est pas qui résume l'activité de nos réseaux ferré et fluvial aussi complètement que la région limitée par Chalon-sur-Saône, Chagny, Saint-Jean-de-Losne, Dijon, Gray, Lons-le-Saulnier. C'est un vaste carrefour où se croisent et d'où rayonnent un grand nombre de voies ferrées et navigables qui comptent parmi les plus importantes de notre pays : canaux du Centre, de Bourgogne, du Rhône au Rhin, chemins de fer de Paris à Marseille, de Dunkerque et de Calais à Milan, de l'Europe centrale et de Bâle aux ports de la Manche et de l'Atlantique. Cet ensemble se complétera, dans peu, par l'achèvement du canal de la Marne à la Saône et de la voie de Dijon à Lons-le-Saulnier par Saint-Jean-de-Losne, par la création de raccourcis entre

Besançon et Bâle, et l'organisation de la ligne de Calais à Gray par Lille, Hirson, Saint-Dizier (1).

Il faut tenir compte, enfin, de la réalisation éventuelle du grand programme de travaux publics soumis en ce moment à l'examen du Sénat.

L'aménagement nouveau de nos grands ports de commerce, l'extension et l'amélioration de notre réseau navigable ont précisément pour objet d'accroître la fortune publique en facilitant l'exploitation de toutes nos richesses naturelles, en concentrant sur nos côtes le fret qui échappe à nos armateurs, en nous permettant de prendre une part plus large à la vie économique du monde.

Par sa position géographique, le pays compris entre la Haute-Loire, les sources de la Seine, le coude du Rhône à Lyon et le Jura, est appelé à bénéficier des principaux travaux projetés, car les voies qui auront leur amorce à Marseille, à Saint-Nazaire, à Dunkerque, convergeront vers lui.

La voie navigable de Nantes à Briare, notamment, doit ouvrir aux produits des régions agricoles et industrielles du bassin de la Loire une issue vers l'est ou tracer en sens inverse, à ceux qui proviennent de Suisse ou de l'Italie du Nord, un chemin vers l'Atlantique. La ligne Lons-le-Saulnier-Genève aiderait donc à la formation d'un nouveau courant commercial. En l'absence de communications faciles par fer ou par eau entre l'Est, le Centre de la France et les ports de l'Atlantique (2), les éléments qui, dès à présent pourraient le composer se dispersent vers tous les points du littoral et en plus d'un cas, gagnent des ports étrangers (3). Une nouvelle route du commerce traversant la France de l'embouchure de la Loire au Jura serait par excellence la route d'Amérique. De tous les ports français, ceux de

---

(1) Les raccourcis de la ligne de Besançon à Bâle s'établiraient entre Clerval, Pont-de-Roide, et Porrentruy (Damvant), d'une part, Porrentruy et Laufen, d'autre part. La Chambre de Commerce de Besançon en recommande vivement la création.

L'organisation de la nouvelle voie Calais-Gray a été discutée par la Commission. Elle nécessiterait la construction de la ligne Labarre-Arc-Senans. « Cette ligne, qui comblerait une lacune de la voie directe de Calais au Simplon par Lille, Hirson, Saint-Dizier, Chaumont et Gray, n'aurait que 16 kilomètres de longueur d'après les indications données par la Chambre de Commerce de Gray.

La Commission constate l'intérêt que présente cette ligne au point de vue général et appuie la demande d'étude formulée par la Chambre de Commerce de Gray et par le Conseil général de la Haute-Saône.

(2) Dans l'état actuel des communications, un voyageur se rendant de Saint-Nazaire, Nantes, Angers, Saumur et même Tours, en Bourgogne, en Franche-Comté ou en Suisse, ne peut aller vite qu'à la condition de faire un grand détour par Paris. S'il passe par la plus courte ligne kilométrique : Tours-Vierzon-Saincaize-Nevers-Chagny, il ne trouve des trains express que sur certaines sections de cette ligne ; il est astreint à de multiples changements de voitures et à des arrêts interminables. En passant par Paris, il évite ces inconvénients. Seulement il fait — et paye — sur le parcours-type de Saint-Nazaire à Dijon, 127 kilomètres de plus (806 kilomètres au lieu de 679).

Charles Loiseau. — *Le Simplon et les Intérêts du Centre de la France,* Moulins, 1902, p. 12, note 1.

(3) « Sur une somme de 1,411,211,208 francs qui représente, en 1901, le transit par la Belgique, la France figure aux provenances avec un chiffre de 322,504,408 francs. Il n'est pas téméraire de prétendre que sur ce total, le port d'Anvers prélève au moins de 130 à 150 millions dont la majeure partie arrive par chemin de fer pour être ensuite transportée en Angleterre, aux États-Unis, dans l'Amérique du Sud, en Australie, dans l'Extrême-Orient, dans le Levant, etc., par vapeurs allemands ou anglais, au grand détriment de notre marine marchande qui s'obstine à ne pas envoyer ici de cargo-boats. »

Carteron, Consul général de France à Anvers. *Moniteur officiel du Commerce.* 20 novembre 1902.

l'Atlantique sont, en effet, les mieux placés pour desservir le nouveau continent(1). Quelle ne sera pas leur fortune le jour où ils se trouveront, grâce au percement de l'isthme de Panama, sur le nouveau chemin reliant les pays du Pacifique à ceux de l'Europe centrale ? (2) Leur zone de drainage commercial est assez riche en ressources de toute espèce pour alimenter des lignes de navigation maritime et pourvoir au retour des navires qui apporteront sur nos côtes les bois, les céréales, le coton, le pétrole que la Suisse reçoit aujourd'hui par Anvers, Rotterdam, Brême ou Hambourg. (3)

A l'extrémité orientale de cette voie de l'avenir s'élèvent de grands entrepôts de commerce : Dijon, Gray, Chalon-sur-Saône, Chagny, ports fluviaux en même temps que gares actives où les échanges entre la voie de fer et la voie d'eau facilitent les transactions, aident au progrès industriel et donnent à la vie économique une singulière intensité.

Dans la région que ces places délimitent peuvent se nouer les relations commerciales de la Suisse, de l'Italie du Nord et de l'Europe centrale avec

---

(1) Le trajet de New-York à Saint-Nazaire offre, sur tout autre parcours ayant un port français pour terminus, une abréviation qui varie entre 55 milles (La Pallice) et 813 mille marins (Marseille). Les trajets de Colon, de Rio-Janeiro, de Buenos-Ayres en France s'établissent aussi à l'avantage de Saint-Nazaire. De même ceux de Dakar et du Cap en France.

Voir : *La Basse-Loire. Ce qu'elle est, ce qu'elle doit être*, par G. Moreau, Ingénieur des Mines ; articles parus dans le *Phare de la Loire* en février et mars 1901.

(2) On commence à se préoccuper en Amérique du mouvement d'hommes et de marchandises que déterminera l'ouverture du canal de Panama. Un journal américain reproduisait il y a quelques semaines l'opinion d'un homme qui a longtemps habité l'isthme de Panama (M. Edwin F. Cragin) : « Il n'y a actuellement sur la côte du Pacifique que trois millions d'habitants environ, tandis qu'il devrait y en avoir 30 millions.

« L'un des premiers résultats de l'achèvement du canal sera une forte augmentation de la population de Californie et des autres Etats de l'Océan pacifique.

« Les immigrants d'Europe pourront être transportés aux ports de la côte du Pacifique à un prix un petit peu plus élevé seulement que celui de la traversée de New-York. L'augmentation de la population sera suivie naturellement d'une augmentation du trafic sur les chemins de fer de l'Ouest et ceux-ci, à mon avis, retireront de ce fait plus qu'ils ne perdront par suite du détournement du trafic par la voie du canal.

« En outre, les immenses forêts qui couvrent les pentes du Pacifique sont très riches en bois de construction. Ce bois ne peut pas être transporté plus à l'Est que Chicago, vu la concurrence qui lui est faite par le bois que l'on trouve sur la rive gauche du Mississipi. Mais si, par contre, le transport vers l'Est pouvait se faire par navires, cela procurerait l'occasion aux chemins de fer de l'Ouest de transporter tout ce bois jusqu'à la côte du Pacifique, ce qui leur rapporterait un revenu profitable.

« Il y aura suffisamment de trafic soit pour les chemins de fer, soit pour le canal, et chacun sera le complément de l'autre. »

Un rapport du ministre de France à Santiago du Chili, du 30 septembre 1902, signale le débarquement à Valparaiso, venant de Panama, d'un groupe d'ingénieurs envoyé par un syndicat de capitalistes américains constitué au capital de 5 millions de livres sterling pour étudier la construction de nouvelles voies ferrées dans les provinces septentrionales. « On dit, conclut le rapport, que ces entreprises se rattachent au plan d'achèvement du canal de Panama et au dessein si souvent manifesté aux États-Unis de développer activement le commerce de l'industrie de la grande République du Nord dans les pays sud-américains. »

(3) Le fret lourd abonde dans le bassin de la Loire. Il existe en masses énormes le long du fleuve et de ses affluents. Les canaux du Berry, du Centre, de Bourgogne, sont, sur certaines sections de leurs parcours, de véritables rues d'usines.

Les recherches auxquelles nous ont conduit les enquêtes économiques de la société *La Loire navigable* et la mission que M. le Ministre du Commerce a bien voulu nous confier récemment, nous ont prouvé que les établissements industriels de la région de Dijon, Chalon-sur-Saône, Chagny, Blanzy, Montceau-les-Mines, Montchanin, Nevers, Roanne, Montluçon, trouveraient avantage à être reliés à la Suisse et à l'Italie par une voie qui, en bien des cas, pour les transports des articles lourds par exemple, recevrait l'assistance de la batellerie.

les principaux pays producteurs de France et d'outre-mer. Il est de toute évidence qu'il importe de rattacher cette région à la nouvelle route du Simplon par la voie « la plus rapide pour les voyageurs, la plus économique pour les marchandises ». Or, si l'on compare les distances respectives de Chagny, Chalon-sur-Saône, Nevers, Montceau-les-Mines et du Creusot à Milan ou celles qui séparent Genève de ces localités ou du port de Saint-Nazaire, on doit constater que la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève relie la Suisse et l'Italie du Nord aux ports fluviaux et aux grandes gares de l'Est, du Sud-Est et du Centre, aux ports maritimes de l'Ouest et du Nord-Ouest de la France dans les meilleures conditions que l'on puisse imaginer. (2)

Comparaison des Distances.

DE MILAN à	PAR LE MONT-CENIS	PAR LE SIMPLON	
		VIA SAINT-AMOUR-BELLEGARDE	VIA LONS-LE-SAULNIER-GENÈVE
Chagny.	585 kilomètres.	556 kilomètres.	530 kilomètres.
Chalon-sur-Saône.	568 —	539 —	513 —
Le Creusot.	622 —	593 —	567 —
Montchanin.	614 —	585 —	559 —
Montceau-les-Mines.	629 —	600 —	574 —
Nevers.	757 —	720 —	694 —

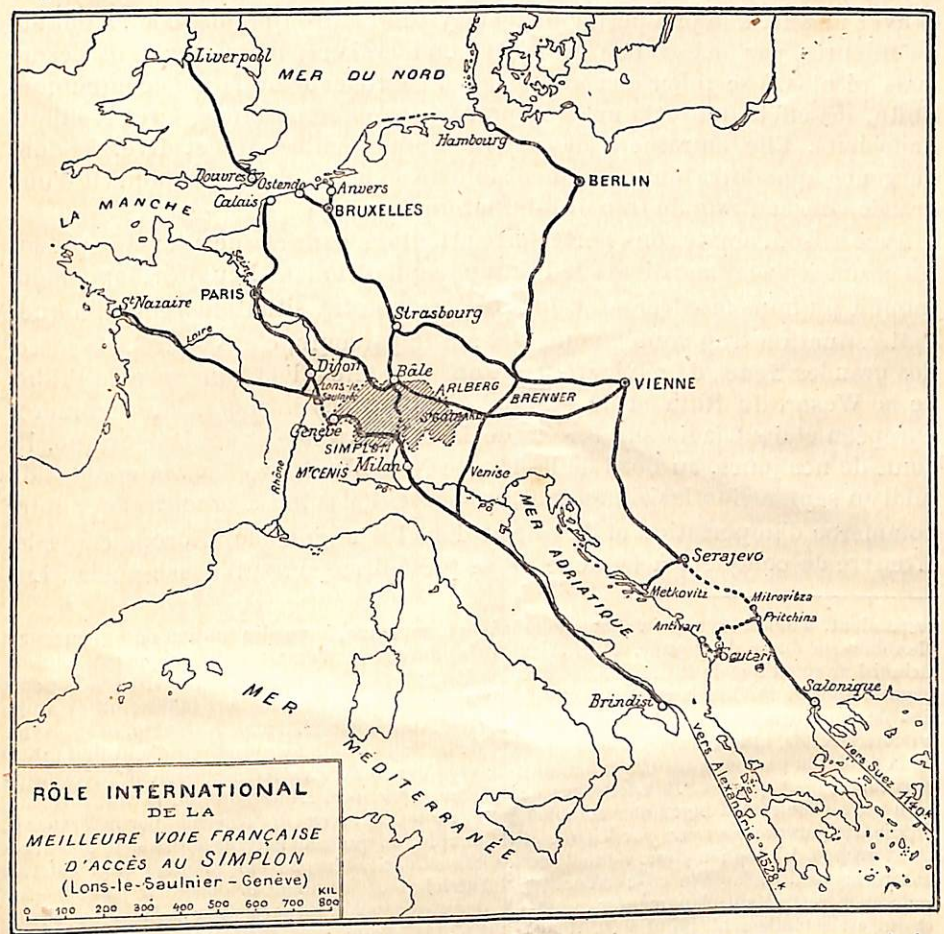
Comparaison des Distances.

DE GENÈVE à	PAR LES LIGNES ACTUELLES		PAR LA LIGNE LONS-LE-SAULNIER-GENÈVE		Diminution du PARCOURS
	Parcours par	kilomètres	Parcours par	kilomètres	
Chalon-sur-Saône.	p. Ambérieu-Mâcon.	243	Lons-Louhans-Chalon.	148	95
Chagny.	»	260	»	165	95
Montchanin.	»	289	»	194	95
Le Creusot.	»	297	»	202	95
Nevers.	»	423	»	328	95
Saincaize.	»	433	»	338	95
Montceau-les-Mines.	»	304	»	209	95
Lons-le-Saunier.	Bourg-Saint-Amour	213	Meyrin.	80	80
Arc-Senans.	»	270	Lons-le-Saulnier.	137	133
Dôle.	par Mouchard.	296	par Mouchard.	163	133
	— Poligny.	283	par Poligny.	150	133
Saint-Jean-de-Losne.	Bourg-St-Bonnet.	261			
Dijon.	Ambérieu-Chagny.	310	Lons-le-Saulnier.	138	123
	Bourg-St-Bonnet.	292	St-Jean-de-Losne.	172	138
Besançon.	Bourg-St-Amour.	305	Lons-le-Saulnier.	172	133
	Mâcon-Bourg.	625	St-Jean-de-Losne.	488	137
Paris.	St-Amour-Bourg.	605			117
Calais.	»	903	»	786	117
Saint-Nazaire.	Ambérieu-Mâcon.	893	Lons-Louhans-Chalon.	798	95

(2) Ces conditions sont aussi favorables au point de vue stratégique qu'au point de vue économique. Les arguments militaires que l'on a donnés contre le tracé Lons-le-Saulnier-Genève, ne résistent pas à l'examen, et nous ne pensons pas qu'on leur ait jamais accordé quelque crédit. Les autorités compétentes sont fixées sur ce point.

Conclusion.

En résumé, si l'on considère, d'une part, que la voie du Simplon « présente sur les lignes concurrentes du Mont-Cenis et du Gothard, aussi bien de Calais à Milan que de Paris à Milan, une supériorité absolument décisive », et que, d'autre part, il importe au développement économique de la France, de même qu'à son avenir politique, qu'elle soit reliée au nouveau tunnel par la meilleure voie d'accès, on a vite fait d'admettre la nécessité de la solution la plus complète et la plus conforme aux intérêts supérieurs de notre pays (1).



(1) L'intérêt politique de la voie Lons-le-Saunier-Genève est trop évident pour que nous insistions davantage. Nous sommes d'ailleurs persuadé que ceux à qui incombe la tâche de veiller sur nos intérêts au dehors ont dû examiner, comme il convenait, ce côté de la question. Le rapport préparatoire a attiré l'attention de la commission sur les projets attribués à l'Autriche au point de vue de Salonique. M. Jacquier, s'inspirant des études publiées en Italie par M. Antonio Teso, en France par M. Charles Loiseau, résume la question de la manière suivante : « De Londres à Brindisi par Calais et le Mont-Cenis on compte 2,339 kilomètres ; de Londres à Salonique par Ostende et Vienne, la distance est de 2,961 kilomètres, soit 622 kilomètres de plus. Mais, d'un autre côté, le port de Salonique est notablement plus rapproché du canal de Suez que celui de Brindisi. D'après des renseignements précis, que nous devons à l'obligeance de la Compagnie des Messageries Maritimes, la distance de Brindisi à Port-Saïd est de 939 milles, celle de Salonique à Port-Saïd de 737, soit une différence de 202 milles ou 374 kilomètres cor-

On a assez parlé de notre prétendue décadence commerciale pour que nous tenions à honneur d'affirmer notre vitalité en ayant le courage d'entreprendre une œuvre coûteuse et de longue haleine. La voie de Lons-le-Saulnier à Genève doit être considérée comme faisant partie intégrante de notre outillage national. Elle est le complément logique et nécessaire de notre système de voies de communication, le prolongement naturel vers l'est des voies ferrées et fluviales qui ont leur point d'attache sur les côtes de la mer du Nord, de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée (1). Sa création importe au maintien et au développement de nos relations commerciales avec la Suisse et avec l'Italie, à la prospérité de nos pays du Centre qui, jusqu'ici, n'ont été qu'effleurés par les grands courants commerciaux, mais semblent désormais résolus à se relier aux grands foyers européens de la vie économique. Enfin, ses effets indirects ne le céderont pas, en importance, à ses résultats immédiats. Elle entraînera des améliorations nombreuses et diverses dont l'urgence apparaîtra plus clairement le jour où notre pays sera pourvu d'une grande voie centrale de transit international.

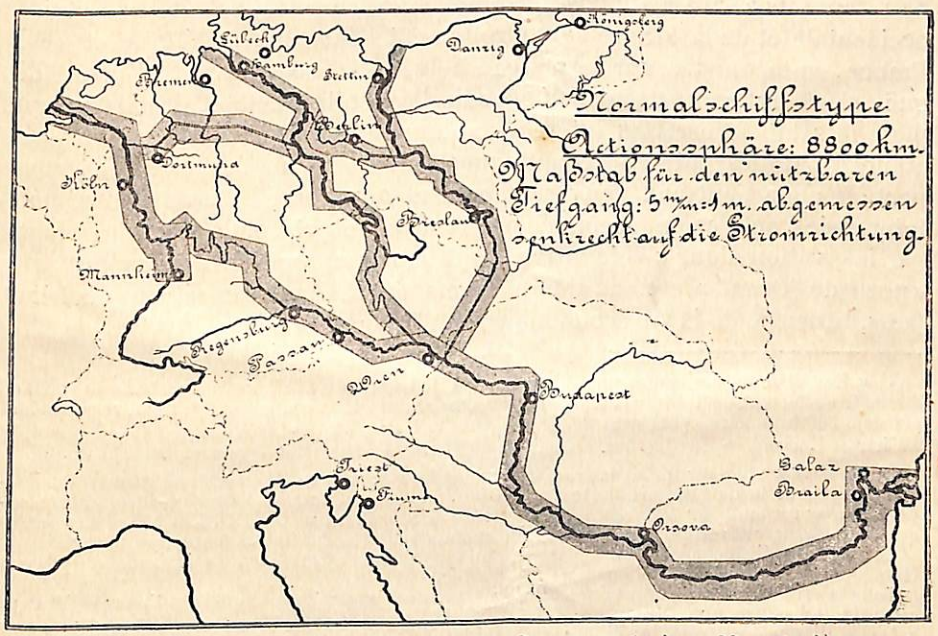
Avec raison, nous avons porté notre attention, dans ces derniers temps, sur les grandes places maritimes de l'Europe septentrionale. Leur développement inouï a pu nous montrer la valeur réelle de notre situation géographique. Cette situation trop vantée nous met sur le parcours, c'est-à-dire à la merci des grandes lignes de navigation qui ont leur tête à l'embouchure de l'Elbe, de la Weser, du Rhin et de l'Escaut. Les grands entrepôts du commerce européen étaient jadis sur la côte de la Méditerranée et de l'Atlantique. Ils sont, de nos jours, au bord de la mer du Nord. De longs fleuves coulant du midi au septentrion les alimentent, qui servent, de plus, à concurrencer notre commerce d'importation et de transit dans les régions de l'Europe centrale. L'œuvre de conquête à laquelle ils se prêtent se poursuit sans relâche. Les

---

respondant, d'après les appréciations de la même Compagnie, à une diminution de 14 heures au plus dans la durée du voyage. Pour Alexandrie, l'avantage du port de Salonique sur celui de Brindisi ne serait que de 164 milles ou 304 kilomètres; mais, depuis 1888, les navires de la Compagnie anglaise Péninsulaire et Orientale vont directement de Brindisi aux Indes et il n'y a pas lieu de tenir compte des distances par rapport à Alexandrie. L'Autriche espère, d'après les auteurs précités, attirer de son côté le passage de la Malle des Indes au moyen d'une diminution de la durée du parcours, les 622 kilomètres de plus par la voie de terre pouvant être franchis plus rapidement que les 374 kilomètres de différence par mer. L'ouverture de la voie du Simplon aura pour effet d'augmenter notablement l'avantage du parcours sur rails par la France et l'Italie comparé au parcours par Vienne et Salonique, ce qui rendra plus difficile le détournement projeté. L'adoption d'une ligne d'accès à faibles déclivités pour le Simplon augmenterait encore les difficultés de la concurrence de l'Autriche en diminuant la durée du parcours sur rails et en permettant d'augmenter le nombre des voyageurs transportés par la Malle des Indes, et qui est actuellement limité à 60. Il convient d'ajouter que, sans exagérer l'importance de la Malle des Indes, les avantages qu'elle procure ne sont pas à dédaigner. M. Teso évalue à 600,000 francs par an le profit que l'administration des postes italiennes retire du passage de la Malle. Les postes françaises ne doivent pas retirer un profit moindre. A cet avantage, il faut ajouter celui que les Compagnies de chemins de fer retirent du transport des voyageurs et des marchandises. Enfin, le passage de la Malle constitue pour la voie choisie une excellente réclame, car il indique que la route suivie est la meilleure et la plus rapide. Il importe donc de tenir compte de ce danger de déplacement au profit de l'Autriche et d'établir une ligne d'accès au Simplon aussi perfectionnée que possible ».

(1) La construction du canal de Marseille au Rhône, rendue, par la percée du Simplon, plus nécessaire que jamais et l'aménagement des ports de transbordement du Rhône et de la Saône, accroîteront considérablement la portée de nos voies fluviales du Sud-Est. La voie de Lons-le-Saulnier sera une nouvelle issue pour les produits qui les utiliseront.

ingénieurs préparent, aux marchandises débarquées à Anvers, à Rotterdam, ou dans les ports allemands, une route, chaque jour plus facile. L'aménagement de Bruxelles en port de mer, la régularisation du Rhin entre Mannheim et Strasbourg, rendront plus pénible et plus aléatoire encore la tâche de nos transporteurs. A la faveur d'incessants progrès, les colons germaniques continuent leur poussée vers l'est. Dévié au sud-est et facilité par les conditions nouvelles de l'équilibre européen, le *Drang nach Osten* accélère sa marche sur l'Orient (1). En fait, la majeure partie de l'Europe centrale est, aujourd'hui, soumise à la Puissance économique, qui depuis longtemps déborde les frontières politiques de l'Empire. Les voies alpestres ont conduit ses industriels, ses négociants, ses ingénieurs, les représentants de son commerce, les propagateurs de son influence, vers des régions que les Césars allemands connurent bien au moyen âge. Les chemins de fer lui ont donné le moyen de poursuivre pacifiquement la conquête tentée, en vain, jadis, les armes à la main. (2) « Trois grands passages, dit M. Charles Loiseau, sont déjà ouverts aux voies ferrées entre l'Allemagne et la Haute-Italie : le Gothard, qui met Gênes et Milan en communication directe avec la vallée du Rhin; le Brenner, entre la Lombardie centrale, le Tyrol et la Bavière ; le col de Tarvis, route de Vienne à Venise. Et d'autres lignes, parallèles par le but, sinon tout à fait par la direction, sont en construction



Le Réseau navigable de l'Europe Centrale (voir p. 32, note 1)

(1) Voir l'article de la *Deutsche Zeitung*, analysé dans la *Réforme économique* du 23 novembre 1902 : « La Turquie deviendra une province allemande ».

(2) « A la suite du percement du Gothard, une nombreuse colonie allemande et suisse est venue s'établir dans la Haute-Italie et dans la rivière Ligure et y installer banques, comptoirs commerciaux et usines. Les grandes Compagnies de navigation de Brême et de Hambourg sont venues régulièrement faire escale à Gênes ou ont même pris cette ville comme point de départ pour quelques-unes de leurs lignes ».

De Clercq, consul général de France. — *Moniteur officiel du Commerce* du 3 mai 1900.

ou en projet. En ce moment même, on établit, par une série de brèches perpendiculaires à la chaîne du Tyrol, une voie directe de Munich à l'Adriatique, qui placera Trieste à 400 kilomètres seulement de cette ville et réduira de 116 kilomètres la distance Venise-Vienne — moyennant, il est vrai, une dépense de 250 millions. On projette une autre ligne directe entre Munich et Milan par le Splügen, et la *Gazette de Cologne*, qui la préconise, en évalue le devis à 102 millions (1). »

La pénétration par voie fluviale aide et complète la pénétration par le chemin de fer.

Bientôt un magnifique réseau navigable de 8,800 kilomètres accessible à des chalands de fort tonnage, mettra en relations directes les ports de la Baltique et de la mer du Nord avec ceux de la mer Noire. La nouvelle récente du vote, par le Parlement autrichien, des fonds nécessaires à la construction d'un canal de l'Elbe au Danube est une autre preuve que l'axe économique de l'Europe se déplace de plus en plus vers l'est et que les avantages naturels sont, désormais, peu de chose en face du labeur obstiné, patient, soutenu, de peuples résolus à racheter par de longs et coûteux travaux l'infériorité de leur situation géographique (2).

Mais, s'il est vrai que l'on puisse opposer à cette conception d'une Europe centrale dominatrice et prépondérante celle d'un Occident modérateur, il nous faut saisir hardiment l'occasion de la réaliser. Les intérêts de la Suisse occidentale et de la France sont étroitement liés; ceux de l'Italie et de la France, antagonistes sur le marché helvétique, se trouvent d'accord dès qu'il s'agit du groupement des pays de la Méditerranée et de l'Atlantique pour le salut de certains intérêts communs. Rarement affinités politiques ethnographiques, intérêts économiques, ont formé un faisceau aussi compact. Il appartient aux gouvernements et aux représentants des régions intéressées, activement secondés par l'initiative privée, de les unir à jamais par la création d'une « voie latine » qui nous rapprochera du Simplon, cette « porte de l'Orient », et nous aidera à ramener enfin, vers les régions où il était jadis, le centre de la vie économique de l'Europe.

---

(1) « Le but de cette gigantesque entreprise est d'attirer vers l'Allemagne centrale le trafic de l'Orient, en faisant de Trieste l'emporium de cette région. Munich, en effet, se trouvera dès lors placée à 300 kilomètres plus près de Trieste que de Hambourg. »

Charles Loiseau — *Le Simplon.* Extrait de la *Revue de Paris* du 1er novembre 1902, p. 25.

(2) Nous reproduisons (p. 31) le tracé qu'a donné de ce réseau l'Association germano-austro-hongroise pour la navigation intérieure, dans une de ses publications (*Deutsch-Oesterreischisch-Ungarischer verband für Binnenschiffahrt Verbands Schriften*, n° XXIII). Les voies navigables qui le constitueront seront accessibles à des chalands d'une capacité d'au moins 650 tonnes.

Le canal de l'Elbe au Danube par la Moldau abrègera de 43 °/₀ la distance qui sépare Hambourg et Lubeck de l'embouchure du Danube.

Tous ces travaux favoriseront dans une large mesure l'essor économique des États de l'Europe centrale. « Les travaux entrepris une fois achevés, dit un récent rapport de l'Ambassade française de Vienne, mettront les différentes régions de la monarchie en communication avec les pays voisins par les voies les moins coûteuses. Le Danube sera relié par des canaux à l'Elbe, à la Vistule et au Dniester, et l'activité d'immenses régions sera considérablement augmentée. Des chemins de fer sont construits qui relieront directement le plus grand port de la monarchie, Trieste à la Bavière et à l'Allemagne du Sud. D'autres lignes, d'un intérêt à la fois politique et économique, se dirigent vers Salonique. De nouvelles lignes de navigation sont imposées au Lloyd pour développer le commerce d'outre-mer de la monarchie. Des relations directes sont créées entre l'Autriche et l'Afrique du Sud; d'autres sont projetées entre Trieste, la Perse du Sud et l'Extrême-Orient ». (Rapport consulaire n° 171, supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 20 novembre 1902.)

13168. — Paris. Imp. Éd. Duruy, 22, rue Dussoubs. (1-1903)

AMM. PROV. DI TORINO
N° 1564
BIBLIOTECA
115 362

IMPRIMERIE
EDOUARD DURUY
DUSSOUBS